



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 416]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 24, 2017/कार्तिक 2, 1939

No. 416]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 24, 2017/KARTIKA 2, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 11 अक्टूबर, 2017

सं. टीएएमपी/88/2016-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से एनएमपीटी पर एकल बिंदु नौबंध (एसपीएम) सुविधा पर पोतों के प्रहस्तन के लिए अंतरिम दरों के नियमन के बारे में एनएमपीटी के प्राप्त प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण के 20 मई, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी में अनुमोदित अंतरिम दरों और 02 जुलाई, 2015 के अंतिम आदेश में अनुमोदित पत्तन देयता की अंतिम दर की समीक्षा के लिए एनएमपीटी के 12 अक्टूबर, 2015 के आवेदन का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या. टीएएमपी/88/2016-एनएमपीटी

न्यू मंगलूर पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितंबर, 2017 के 15वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के आवेदन एनएमपीटी पर एकल बिंदु नौबंध (एसपीएम) सुविधा पर पोतों के प्रहस्तन के लिए अंतरिम दरों के नियमन के बारे में एनएमपीटी के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण के 20 मई, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी में अनुमोदित अंतरिम दरों और 02 जुलाई, 2015 के अंतिम आदेश में अनुमोदित पत्तन संदेय

की दर की समीक्षा के लिए है। एनएमपीटी के 12 अक्टूबर, 2015 के आवेदन से संबंधित एसपीएम मंगलोर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा अपने कूड को प्रहस्तित करने के लिए एनएमपीटी पर सृजित एक नई सुविधा है।

2. एनएमपीटी ने अपने 2 अप्रैल 2014 के पत्र के द्वारा एसपीएम परिचालनों के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के तत्समय प्रचलित दरमानों में निर्धारित दरों को अंतरिम आधार पर निम्नलिखित दरों का अनुमोदन चाहा है। इस पर उसने मंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) के 25 मार्च, 2014 का सहमति पत्र भी लगाया है।

(क).	पत्तन देयता	@अमरीकी डालर 0.377 प्रति जीआरटी
(ख).	पाइलटेज प्रभार	@ अमरीकी डालर 0.4259 प्रति जीआरटी
(ग).	घाट शुल्क	`25/- प्रति एमटी
(घ).	टग किराया प्रभार	@ अमरीकी डालर 0606.56 प्रति जीआरटी

3. इस प्राधिकरण ने वाणिज्यिक परिचालन आरंभ होने की तारीख अर्थात् 29 अगस्त, 2013 के पूर्वव्यापी प्रभाव से एसपीएम सुविधा के लिए अंतरिम आधार पर दरों का अनुमोदन करते हुए 20 मई, 2014 को आदेश संख्या टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी पारित किया। उक्त आदेश राजपत्र में 20 जून, 2014 के राजपत्र संख्या 186 में अधिसूचित किया गया। इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश में अनुमोदित अंतरिम दरें इस प्रकार थीं:

क्र.सं.	विवरण	उगाही की यूनिट	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	तटीय पोत (रु. में)
(1).	पत्तन देयता	दर प्रति जीआरटी	0.143	2.32
(2).	एसपीएम परिचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क	दर प्रति जीआरटी	0.4259	11.69
(क).	30000 जीआरटी तक			
(ख).	30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी तक			
(ग).	60001 जीआरटी और अधिक			
(3).	एसपीएम परिचालनों के लिए टग किराया प्रभार	दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका एक भाग	606.56	16645.00
(4).	एसपीएम पर कूड तेल पर घाटशुल्क	दर प्रति एमटी	25.00	25.00

4.1. जैसा कि पहली सारणी से देखा जा सकता है, एनएमपीटी ने सीओपीटी के तत्समय लागू दरमानों में निर्धारित पत्तन देयता के अनुसार विदेशगामी पोत के लिए प्रति प्रवेश अमरीकी डालर 0.377 प्रति जीआरटी के पत्तन देयता को अपनाने का प्रस्ताव किया। पत्तन देयता पोत के पत्तन में प्रवेश के लिए शुल्क होता है। सीओपीटी पर, एसबीएम में आने वाले कच्चे तेल के टैंकरों के लिए पत्तन देयता बर्थ पर टैंकर पोतों के लिए पत्तन देयता के समान निर्धारित किये गए हैं। एनएमपीटी के तत्समय लागू दरमान सभी श्रेणियों के पोतों के लिए समान पत्तन देयता पर निर्धारित किये गए थे। चूंकि पत्तन पोत के प्रवेश का शुल्क होता है और सीओपीटी द्वारा अपनायी गई अनुरूपता का अनुपालन करते हुए, एसपीएम पोत के लिए पत्तन देयता को पीओएल पोतों के लिए एनएमपीटी के वर्तमान दरमानों में निर्धारित करना उचित समझा गया अर्थात् विदेशगामी पोतों के लिए अ.डा.\$ 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश और तटीय पोतों के लिए 2.52 रु. प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश (संदर्भ 20 मई, 2014 के आदेश का पैरा 4.6)

4.2. सामान्यतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें उत्तरव्यापी प्रभाव से लागू होती हैं। तथापि, एनएमपीटी ने अंतिम (प्रस्तावित) दरों का अनुमोदन अगस्त, 2013 अर्थात् एसपीएम परिचालनों के प्रारंभ की तारीख से। इस प्राधिकरण ने सीओपीटी की दरों को अपनाते हुए, एनएमपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित अंतरिम दरें अनुमोदन करते समय बताया था कि यदि अंतिम दरें अनुमोदित करते समय यह पाया गया कि सीओपीटी दरों को अंतरिम आधार पर अपनाने से पत्तन को कठिनाइयां हो सकती हैं, तब अंतिम दरों का नियतन 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 का अनुपालन करते हुए उपयुक्त ढंग से किया जायेगा। खंड 2.12 इस प्रकार है: *“जब किसी पत्तन न्यास द्वारा सुविधा चालू की जाती है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है, अनुमत्य प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। अगर ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तुलनीय समीपस्थ पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा। इस प्रकार अपनाया गया प्रारंभिक प्रशुल्क प्रचालन के पहले वर्ष के लिए वैध रहेगा, जिसके बाद निजी प्रचालक की स्वीकार्य लागत और निवेश के आधार पर संशोधित प्रशुल्क नियत किया जाएगा। अगर निजी प्रचालक द्वारा यह स्थापित किया जाता है कि पत्तन न्यास के मौजूदा प्रशुल्क को अपनाने से किए गए निवेश के उच्चतर स्तर के दृष्टिगत उसे कठिनाई हागी, तब वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारंभ से ही उसे पृथक लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी।”*

4.3. अंतरिम दरें वाणिज्यिक परिचालन आरंभ होने की तारीख से अर्थात् 29 अगस्त, 2013 के पूर्वव्यापी प्रभाव से, 29 अगस्त, 2013 से एक वर्ष की अवधि के लिए अथवा एनएमपीटी द्वारा एसपीएम की अंतिम दरों के निर्धारण के दायर प्रस्ताव के निपटान आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, तक लागू रहेंगी।

5. एसपीएम के लिए अंतरिम दरों के अनुमोदन के उक्त आदेश के संदर्भ में, एनएमपीटी ने 4 अगस्त, 2014, 18 अगस्त, 2015 और 3 सितंबर, 2015 के पत्र संख्या पीटी/एफआईएन/आरईवी/एसओआर/एसपीएम/2013-14 के द्वारा निवेदन किये। एनएमपीटी द्वारा किये गए मुख्य निवेदनों का सार नीचे दिया जाता है:

- (i). एनएमपीटी स्थित एसपीएम सुविधा के लिए अंतरिम दरों के निर्धारण के लिए पारित आदेश, एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव और एमआरपीएल के सहमति पत्र के अनुरूप नहीं है। एनएमपीटी ने कोचीन पत्तन न्यास की दरों का एसपीएम सुविधा में पोत प्रहस्तन के लिए अंतरिम आधार पर उसकी समग्रता में अपनाने के अनुमोदन के लिए प्रस्ताव दायर किया था। तथापि, आदेश आशोधन के साथ पारित किया गया जो पत्तन देयता @अ.डा.\$ 2.143 प्रति जीआरटी जैसी एनएमपीटी दरमानों में प्रचलित थी न कि सीओपीटी की दरों जो @अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी थी।
- (ii). एनएमपीटी की पत्तन देयता दरें 2006 के बाद संशोधित नहीं की गई हैं। एनएमपीटी ने 21 जुलाई, 2014 के पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को एसपीएम के विस्तृत परिकलन के साथ आशोधित प्रस्ताव भेजा। एनएमपीटी के आशोधित प्रस्ताव में एसपीएम सुविधा के लिए उन दरों का अनुमोदन चाहता है जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरों से अधिक हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरों के परिणामस्वरूप एसपीएम स्थित पोत संबंधी परिचालनों के लिए पार्टियों को वापसी बनती है।
- (iii). एनएमपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव में एसपीएम परिचालनों के लिए अंतरिम दरों के रूप में सीओपीटी की दरें समग्रता में अपनाने का अनुमोदन चाहता है जो 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.12 में निर्धारित उपबंधों के और एमआरपीएल के सहमति पत्र के अनुरूप हैं।
- (iv). सीओपीटी की दरों को आंशिक रूप से अपनाने के पारित अंतरिम आदेश से पत्तन को कठिनाइयों का सामना पड़ रहा है क्योंकि 29.08.2013 से 26.05.2014 की अवधि के बीच 53 पोतों के संबंधित सात पोत एजेंटों द्वारा प्राधिकरण के अंतरिम आदेश के आधार पर 29.59 करोड़ रु. की राशि की वापसी का दावा किया है।
- (v). पत्तन ने जुलाई, 2014 के दौरान उक्त पार्टियों को कोई वापसी नहीं दी है। इस संबंध में 2 जुलाई 2015 को पारित अंतिम आदेश संख्या टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी में प्राधिकरण द्वारा किया गया निष्कर्ष कहता है कि *“हालांकि प्रतिशतता के मामले में अंतर दिखाई देता है, अस्थायी दरें और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर एक वर्ष के लिए राजस्व अनुमान की गणना 66 सं. के पोत यातायात पर आधारित है और गणना में यथा सुविचारित जीआरटी पैरामीटर तथा टग घंटे दर्शाते हैं कि पूर्ण रूप में भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं है जिससे पत्तन को मुश्किल हो।”* ठीक नहीं है।
- (vi). आदेश की समीक्षा सीओपीटी के दरमानों में यथा प्रचलित पत्तन देयताओं की दरों को उनकी समग्रता में पुनः स्थापित करते हुए सीओपीटी दरें अंतरिम तौर से अपनाये जाने का अनुमोदन तब तक करने के लिए किया जाये जब तक कि अंतिम दरें निर्धारित नहीं की जाती। वापसी की देय राशि यदि एसपीएम कार्यकलापों के लिए प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के बाद ही लौटायी जाएगी।

6. एनएमपीटी द्वारा विस्तृत लागत परिकलन के साथ एसपीएम परिचालनों के लिए अंतिम दरों के निर्धारण के लिए 14 मार्च, 2014 को एक प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात्, पत्तन ने 21 जुलाई, 2014 के अपने पत्र द्वारा संशोधित किया और बाद में 11 फरवरी, 2015 के पत्र के द्वारा उसमें और संशोधित किया। एनएमपीटी ने यह भी बताया कि एसपीएम परिचालन 29 अगस्त, 2013 से आरंभ हुआ था और इसलिए उसके प्रस्ताव को 29 अगस्त, 2013 से प्रभावी बनाया जाए।

7. एनएमपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के साथ आरंभ में प्रस्तावित दरों और प्राधिकरण द्वारा 20 मई, 2014 के अपने आदेश में अंतरिम रूप से अनुमोदित दरों को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	मद	एनएमपीटी द्वारा अंतरिम दरों अपने 2 अप्रैल, 2014 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित करें।	इस प्राधिकरण द्वारा अपने 20 मई, 2014 के आदेश में अनुमोदित अंतरिम दरें (पत्तन देयता के सिवा एनएमपीटी द्वारा सीओपीटी दरों के आधार पर प्रस्तावित करें)		
(i).	घाट शुल्क प्रभार	₹25/ टन	विदेशी	तटीय	
			₹25.00 रु. प्रति एमटी	₹25 प्रति एमटी	
(ii).	पोत संबंधी प्रभार				
	(क).	पाइलटेज प्रभार		विदेशी	तटीय
		(क). 30,000 जीआरटी तक	अ.डा. \$ 0.4259 प्रति जीआरटी	अ.डा. \$ 0.4259 प्रति जीआरटी	₹11.69 रु. प्रति जीआरटी
		(ख). 30,001 से 60,000 जीआरटी			
		(ग). 60,001 जीआरटी और अधिक			
	(ख).	पुल बैंक टग किराया प्रभार	अ.डा. \$ 606.56 प्रति घंटा	अ.डा. \$ 606.56 प्रति टग घंटा या उसका भाग	₹16645.00 प्रति टग घंटा या उसका भाग
(ग).	पत्तन देयता	अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी	अ.डा. \$ 0.143 (पत्तन द्वारा प्रस्तावित सीओपीटी दर के अ.डा. \$ 0.377 के प्रति)	₹2.32 प्रति जीआरटी	

8. इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी स्थित एसपीएम सुविधा पर पत्तनों के प्रहस्तन के लिए अंतिम दरें अनुमोदित करते हुए 2 जुलाई, 2015 को सकारण आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी पारित किया था। उक्त आदेश इस प्राधिकरण द्वारा 22 जुलाई, 2015 के राजपत्र संख्या 256 द्वारा अधिसूचित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश में अनुमोदित दरें इस प्रकार हैं:-

क्र.सं.	विवरण	उगाही की यूनिट	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर \$ में)	तटीय पोत (रु. में)
(1).	पत्तन देय	दर प्रति जीआरटी	0.143	2.32
(2).	एसपीएम परिचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क	दर प्रति जीआरटी	0.2515	9.58
(क).	30000 जीआरटी तक			

(ख).	30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी तक			
(ग).	60001 जीआरटी और अधिक			
(3).	एसपीएम परिचालनों के लिए टग किराया प्रभार	दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका एक भाग	1240.63	47275.45
(4).	एसपीएम पर कूड तेल पर घाटशुल्क	दर प्रति एमटी	₹25.00	₹25.00

9.1. एसपीएम परिचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क और पत्तन देयता वही है जो मई 2014 के आदेश में अंतरिम रूप से अनुमोदित की गई थीं। अंतरिम दर और अंतिम दर में अंतर केवल पाइलटेज शुल्क और पुल बैक प्रभारों में है और ये दोनों ही एसपीएम के पोत संबंधी प्रभारों में आते हैं। जहां तक पाइलटेज शुल्क का संबंध है, अनुमोदित दरें अंतरिम दर से 41.00% कम पाई गई हैं और इस प्राधिकरण के मई 2014 में अनुमोदित अंतरिम दरों से पुल-बैक परिचालन में यह 104.54% अधिक है। यद्यपि “हालांकि प्रतिशतता के मामले में उत्तर दिखाई देता है, अस्थायी दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर एक वर्ष के लिए राजस्व अनुमानन की गणना 66 सं. के पोत यातायात पर आधारित है और गणना में यथा सुविचारित जीआरटी पैरामीटर तथा टग घंटे दर्शाते हैं कि पूर्ण रूपे में भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं है जिससे पत्तन को मुश्किल हो।” इसलिए एसपीएम परिचालनों की अंतिम दरों को आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर अर्थात् 21 अगस्त 2015 से उत्तरव्यापी प्रभाव से लागू की गई थीं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरें 29 अगस्त 2013 या एसपीएम में प्रचालन आरंभ होने की तारीख से जो भी पहले हो, और सीओपीटी द्वारा उगाही जा रही थीं तब तक लागू रहनी थीं जब तक अनुमोदित अंतिम दरें प्रभावी नहीं हो जाती और इस प्रकार नियमित कर दी गई। 20 मई, 2014 के आदेश में अनुमोदित अंतरिम दरें उस हद तक आशोधित कर दी गईं।

9.2. संदर्भ की सहजता के लिए एनएमपीटी द्वारा अपने 2 अप्रैल, 2014 के प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों और इस प्राधिकरण के 20 मई 2014 के आदेश द्वारा 29 अगस्त, 2013 से 20 अगस्त, 2015 तक की अवधि के लिए अनुमोदित दरें, एनएमपीटी द्वारा अपने 21 जुलाई, 2014 के प्रस्ताव में संशोधित दरों और 2 जुलाई 2015 के आदेश द्वारा 21 अगस्त 2015 से 12 मई, 2016 तक की अवधि के लिए अनुमोदित अंतिम दरों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र. सं.	मद	एनएमपीटी अनंतिम दर के लिए एनएमपीटी द्वारा दिनांक 02 अप्रैल, 2014 के अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें	एनएमपीटी प्राधिकरण द्वारा दिनांक 20 मई, 2014 के आदेश के तहत अनमोदित अनंतिम दरें (एनएमपीटी द्वारा पत्तन देयता के सिवाय प्रस्तावित सीओपीटी दरों पर आधारित) <u>29.08.2013 से</u> <u>19.08.2015</u>		एनएमपीटी संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई, 2014		एनएमपीटी अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 फरवरी, 2015		एनएमपीटी प्राधिकरण द्वारा दिनांक 02 जुलाई, 2015 के आदेश के तहत अनुमोदित अंतिम दरें <u>20.08.2015 से</u> <u>12.05.2016</u>	
(i).	घाट शुल्क प्रभार	₹25 रु. प्रति टन	विदेशी	तटीय	₹46.03 रु. प्रति जीआरटी		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
			₹25.00 रु. प्रति एमटी	₹25 रु. प्रति एमटी			₹35.00 रु. प्रति एमटी	₹35 रु. प्रति एमटी	₹25.00 रु. प्रति एमटी	₹25 रु. प्रति एमटी
(ii).	पोत संबंधी प्रभार									
	(a).	पाइलटेज	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय

	प्रभार									
	(क). 30,000 जीआरटी तक	अ.डा. \$ 0.4259 प्रति जीआरटी	अ.डा. \$ 0.425 9 प्रति जीआर टी	₹11.69 प्रति जीआरटी	अ.डा. \$ 1.92 न्यूनतम के अधीन अ.डा. \$ 5760 प्रति जीआरटी	₹70.21 प्रति जीआरटी न्यूनतम के अधीन ₹210360/-	अ.डा. \$0.322 8 प्रति जीआरटी	₹11.5 9 प्रति जीआर टी	अ.डा. \$ 0.2515 प्रति जीआरटी	₹9.58 प्रति जीआरटी
	अ.डा. \$ 57600 + अ.डा. \$ 1.54 प्रति जीआरटी से अधिक 30,000				₹210630 0 + ₹56.37 प्रति जीआरटी से अधिक 30,000					
	अ.डा.10380 0 + 1.36 रु. प्रति जीआरटी से अधिक 60,00				₹379560 0 + ₹49.66 प्रति जीआरटी से अधिक 60,000					
(b)	पुल बैंक टग किराया प्रभार	अ.डा. \$ 606.56 प्रति घंटा	अ.डा. \$ 606.5 6 प्रति टग प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए	₹16645.0 0 प्रति टग प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए	विदेशी @ अ.डा. \$ 5345 प्रति टग/ घंटा US\$ 1.57 प्रति जीआरटी	तटीय ₹1,95,53 7 प्रति टग/घंटा ₹57.55 प्रति जीआरटी	विदेशी @ अ.डा. \$ 1693 प्रति टग/प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए	तटीय ₹6196 6 प्रति टग/प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए	विदेशी @ अ.डा. \$1240.6 3 प्रति टग/प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए	तटीय ₹47,275.4 5 प्रति टग/प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए
(c)	पुल बैंक टग किराया प्रभार	अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी	अ.डा. \$ 0.143 (पत्तन द्वारा प्रस्तावित सीओपीटी की अ.डा. 0.377 के प्रति)	₹2.32 प्रति जीआरटी	विदेशी @ अ.डा. \$ 0.377 रु. प्रति जीआरटी	तटीय दर्शाया नहीं	विदेशी @ अ.डा. \$ 0.332 रु. प्रति जीआरटी	तटीय ₹12.1 7 रु. प्रति जीआर टी	विदेशी अ.डा. \$ 0.143 रु. प्रति जीआरटी	तटीय ₹2.32 प्रति जीआरटी

10. उनके 4 अगस्त, 2014, 18 अगस्त 2015 और 3 सितंबर 2015 के आवेदनों में अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी की पत्तन देयता अनुमोदित करने के अनुरोध के पश्चात् एनएमपीटी अपने 7 अक्टूबर, 2015 और 12 अक्टूबर 2015 के पत्रों में निवेदन रखे थे। एनएमपीटी अपने 7 अक्टूबर 2015 के पत्र में उन्हीं मुद्दों को दोहराया जो उसने अपने 3 सितंबर के पत्र में रखे थे अतः मुद्दों को यहां दोहराया नहीं जा रहा है। एनएमपीटी के 12 अक्टूबर 2015 के पत्र में किये गए निवेदनों का सारांश निम्नवत् है:

- (i). एसपीएम 29 अगस्त 2013 से परिचालित हुआ और उस समय एसपीएम सुविधा के लिए एमएमपीटी के दरमानों में कोई प्रचलित दरें उपलब्ध नहीं थीं। इसलिए, प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2005 के दिशानिर्देशों में खंड 2.15 में यथा उपबंधित के अनुसार, एनएमपीटी ने प्राधिकरण को अनुरोध किया कि दरों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास की दरों को पूर्णतया अनुमोदित करें। इसे एमआरपीएल ने भी एक सहमति पत्र के द्वारा स्वीकार किया गया।
- (ii). प्राधिकरण ने 20 मई, 2014 को एक अंतरिम आदेश पारित किया और सिवा पत्तन देयता के अंतरिम दरें स्वीकार कर ली गई।
- (iii). 2 जुलाई 2015 के अंतिम आदेश के पैरा 16 (xi) में यह उल्लेख है कि इसलिए, एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दर को भावी प्रभाव दिया गया है। अनुमोदित दर राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के समाप्ति के बाद से लागू होगी। इस प्राधिकरण द्वारा 20 अगस्त 2013 से अथवा एसपीएम प्रचालन की शुरुआत से जो भी पहले हो, अस्थायी दर अनुमोदित की जाएगी और सीओपीटी द्वारा तब तक वसूल की जाएगी जब तक इस आदेश में अनुमोदित अंतिम दरें नियमित रूप से, लागू नहीं हो जाती है। आदेश दिनांक 20 मई 2014 में अनुमोदित अस्थायी दरों की वैधता की अवधि इस सीमा तक संशोधित की जाती है।
- (iv). उक्त आदेश के आधार पर नौवहन एजेंटों ने एकत्रित पत्तन देयताओं की वापसी के दावे किये। वापसी राशि लगभग 29 करोड़ रु. बनती है।
- (v). एनएमपीटी निम्नलिखित तर्कों के आधार पर अभ्यावेदन देना चाहेगा।
- (vi). प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों, 2005 का संगत खंड पुनरुद्धरित किया जाता है:-
 “2.12 जब किसी पत्तन द्वारा नई सुविधा चालू की जाती है, अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है, अनुमत्य प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन पर मौजूद प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। अगर ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तुलनीय समीपस्थ तुलना पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा। इस प्रकार अपनाया गया प्रारंभिक प्रशुल्क प्रचालन के पहले वर्ष के लिए वैध रहेगा, जिसके बाद निजी प्रचालक की स्वीकार्य लागत और निवेश के आधार पर संशोधित प्रशुल्क नियत किया जाएगा। अगर निजी प्रचालक द्वारा यह स्थापित किया जाता है कि पत्तन न्यास के मौजूदा प्रशुल्क को अपनाने से किए गए निवेश के उच्चतर स्तर के दृष्टिगत उसे कठिनाई होगी, तब वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारंभ से ही उसे पृथक लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी।”
- (vii). उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि दिशानिर्देशों के अनुसार यदि पत्तन में तुलनात्मक प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हैं तो तुलनीय निकट के पत्तन के प्रचलित प्रशुल्कों पर संदर्भ स्तर पर विचार किया जा सकता है। तदनुसार, पत्तन ने एसपीएम परिचालन/सुविधा के लिए प्रशुल्क के नियतन का प्रस्ताव विस्तृत लागत आधार पर प्रस्तुत किया गया था।
- (viii). इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण दरों को अपनाने की व्यवहारिकता को महसूस करने के पश्चात्, आदेश के प्रचालक के साथ-साथ पत्तन दोनों को होने वाली कठिनाइयों का उपबंध किया।
- (ix). 20 मई, 2014 के अंतरिम आदेश का पैरा 4.8 पुनरुद्धरित किया जाता है:-
 “4.8 सामान्यतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर भावी प्रभाव से होती है। किंतु तात्कालिक प्रकरण में, हालांकि एनएमपीटी ने एसपीएम पर अगस्त 2013 में वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ किए जाने के समय से पहले पत्तन द्वारा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किए जाने कारण, पत्तन द्वारा प्रदत्त पाइलटेज, टग किराया इत्यादि जैसी एसपीएम से जुड़ी विभिन्न सेवाओं के लिए कोई प्रदत्त दर उपलब्ध नहीं है। इस प्रकार, इस प्राधिकरण के समक्ष एसपीएम में वाणिज्यिक प्रचालनों की तिथि से दर प्रदान करने हेतु एक पूर्व घटित सत्य स्थिति आ गई है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण एसपीएम प्रचालनों के लिए अनंतिम दरों को एसपीएम पर वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने की तिथि अर्थात् 20 अगस्त 2013 के पिछले प्रभाव से जैसाकि एनएमपीटी द्वारा बताया गया और एमआरपीएल द्वारा पुष्टि की गई है, अनुमोदित करता है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शितियों की धारा 2.12., समीप के पत्तन के सादृश सेवाओं का प्रशुल्क को एक वर्ष की प्रारंभिक अवधि हेतु अपनाने के लिए अनुमोदन प्रदान करते हुए, यह भी अनुबंध करती है कि यदि यह साबित हो जाता है कि किए गए अधिक निवेश को देखते हुए प्रचलित दरमान को स्वीकार करना प्रचालक के लिए कष्टकारी हो सकता है, तब ऐसे मामले में प्रचालन प्रारंभ होने की तिथि से ही लागत आधारित अंतिम प्रशुल्क के लिए अनुमोदन प्रदान किया जा सकता है। इस प्रकार, यदि अंतिम दर निर्धारित किए जाने के समय यह देखा जाता है कि अनंतिम आधार पर सीओपीटी दरें अपनाने से पत्तन कठिनाई में पड़ जाएगा, तब अंतिम दर का निर्धारण 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.12. का अनुपालन करते हुए उचित ढंग से किया जाएगा। प्रशुल्क

मार्गदर्शियों की धारा 2.12. अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था एक वर्ष के लिए अनुमोदित करती है। इसलिए, कथित अंतिम दरों को 29 अगस्त 2013 से एक साल के लिए अथवा एसपीएम हेतु अंतिम दर निर्धारित हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव को निपटाते हुए (जारी किए जाने वाले) आदेश के क्रियान्वयन की तिथि, इस दोनों में से जो भी पहले हो हेतु अनुमोदित किया जाता है।"

- (x). जैसा पहले बताया गया है, यह आदेश पत्तन को कठिनाई पैदा कर रहा है क्योंकि पत्तन को भारी वित्तीय राशि लौटानी है। पत्तन पहले ही कम यातायात से बुरी स्थिति से गुजर रहा है और परिणामस्वरूप आय कम है। पत्तन प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि पत्तन देयता के बारे में अपने निर्णय की समीक्षा करे।
- (xi). पत्तन ने पहले ही निवेदन किया है कि पत्तन देयताओं में पिछले 5 प्रशुल्क चक्रों से और अन्य पोत संबंधी प्रभारों में पिछले 2 प्रशुल्क चक्रों से कोई संशोधन नहीं हुआ है। इसलिए, प्रशुल्क निर्धारण 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 2.12 के अनुसार दरों का निर्धारण, हमारी राय में उचित नहीं है। प्राधिकरण का ध्यान प्राधिकरण दिशानिर्देश 2005 के अनुसार पत्तन देयताओं के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की ओर आकर्षित किया जाता है जो अमरीकी डालर 0.332 प्रति जीआरटी निकलता है, जो वर्तमान प्रशुल्क का 130% से भी अधिक है। इसलिए, इस दर की पूर्णतः अवहेलना करना उचित नहीं है।
- (xii). प्राधिकरण का आदेश अंतरिम मदों को एसपीएम के आरंभ होने की तारीख से अर्थात् 29.8.2013 से लागू करता है और पत्तन देयताओं की दरों में संशोधन नहीं किया गया है। इसलिए, पोत एजेंटों से उनसे खंड 2.12 के अनुसार प्रभारित सीओपीटी दरों पर पत्तन देयताओं को लौटाने की मांग की जा रही है।
- (xiii). इसलिए, फिर से प्राधिकरण से अनुरोध किया जाता है कि इस मामले में सुविचारित निर्णय ले और तदनुसार आदेश का संशोधन करें।
- (xiv). दरों को निम्नानुसार लागू किया जाना चाहिए:

क्र.सं.	प्राधिकरण का वास्तविक आदेश	आशोधित किया जाना है
(i).	प्राधिकरण के 20 मई, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी के द्वारा अंतरिम दर निर्धारण	29 अगस्त, 2014 से 20 अगस्त 2015 तक सीओपीटी की एसपीएम दरों को समग्र रूप से अपनाते हुए दिनांक की आशोधित अंतरिम दर का निर्धारण
(ii).	पत्तन देयताओं की अंतरिम दर अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी उक्त आदेश के खंड 4.6 के अनुसार नियतन।	खंड 4.6 के अनुसार पत्तन देयता की आशोधित अंतरिम दर अमरीकी डालर \$ 0.377 प्रति डालर नियतन।
(iii).	27/28 जलाई 2015 के प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी के खंड 16 (xi) के द्वारा अंतिम दर निर्धारण इसलिए, एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दर को भावी प्रभाव दिया गया है। अनुमोदित दर राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के समाप्ति के बाद से लागू होगी। इस प्राधिकरण द्वारा 20 अगस्त 2013 से अथवा एसपीएम प्रचालन की शुरुआत से जो भी पहले हो, अस्थायी दर अनुमोदित की जाएगी और सीओपीटी द्वारा तब तक वसूल की जाएगी जब तक इस आदेश में अनुमोदित अंतिम दरें नियमित रूप से लागू नहीं हो जाती है। आदेश दिनांक 20 मई 2014 में अनुमोदित अस्थायी दरों की वैधता की अवधि इस सीमा तक संशोधित की जाती है।	खंड 16 (xi) के अंतर्गत आशोधित अंतिम आदेश का नियतन प्राधिकरण द्वारा आशोधित अंतरिम दर 29 अगस्त 2013 से या एसपीएम के परिचालन के आरंभ की तारीख से, जो भी पहले हो, और सीओपीटी द्वारा उगाही जा रही तब तक लागू रहेगी जब तक इस आदेश में अनुमोदित अंतिम दर प्रभावी नहीं हो जाती। आशोधित अंतरिम दरों की वैधता अवधि दिनांक... में आशोधित सीमा तक आशोधित होंगी।

(iv).	प्राधिकरण के 27/28 जलाई के पत्र संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी के खंड संख्या 16 (vi) (क) के अधीन अंतिम दर नियतन आदेश।	1 अगस्त, 2015 से प्राधिकरण को प्रस्तुत पत्तन देयताओं की विचार से लागतीकरण अपनाते हुए आशोधित अंतिम आदेश का नियतन यानी अं.डा. \$ 0.322 प्रति जीआरटी।
-------	--	--

11. एमआरपीएल ने 29 अक्टूबर, 2015 के अपने पत्र संख्या एमआरपीएल/एफ एंड ए/ पत्तन/ एसपीएम/ 2015-16 के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये:-

- (i). एसपीएम परिचालनों के 17 जून, 2014 का 29.08.2013 से अंतरिम दरों की अधिसूचना के पश्चात्, प्राधिकरण ने घाटशुल्क और पोत संबंधी प्रभारों के साथ 22/07/2015 को अंतिम दरें अधिसूचित की।
- (ii). उक्त सुविधा के लिए उस अवधि में जब प्राधिकरण द्वारा ऐसी दरें अभी अधिसूचित की जानी थी, घाटशुल्क प्रभार एमआरपीएल द्वारा सीधे भुगतान किये जाते हैं, जबकि पोत संबंधी प्रभारों का नौवहन कंपनियों द्वारा भुगतान किया जाता थे, जो या तो एमआरपीएल को नौवहन कंपनियों द्वारा प्रभारित माल भाड़ा प्रभारों में ही शामिल होते हैं या एमआरपीएल द्वारा नौवहन कंपनियों को अलग से प्रतिपूर्ति की जाती है।
- (iii). प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों की अधिसूचना को देखते हुए, एनएमपीटी द्वारा अधिसूचित दरों के अतिरिक्त प्रभार नौवहन कंपनियों को वापसी योग्य हो गए हैं और इसका एक भाग नौवहन कंपनियों द्वारा एमआरपीएल को भी लौटाया जाना है।
- (iv). नौवहन कंपनियों ने सूचित किया है कि एनएमपीटी ने दरों के बाद में प्राधिकरण को अभ्यावेदन दिया है; वापसियों को प्राधिकरण से उत्तर प्राप्त होने के पश्चात् ही संसाधित किया जायेगा।
- (v). एनएमपीटी ने प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक दरें एकत्र की है और इस प्रकार प्राधिकरण के आदेश का संज्ञान नहीं लिया है। इसके अतिरिक्त, अंतिम दरें अधिसूचित हो जाने के बावजूद भी, एनएमपीटी ने अभी भी आदेश का पालन नहीं किया है। एनएमपीटी ने सूचित किया है कि प्राधिकरण का आदेश पत्तन को कठिनाई पैदा कर रहा है क्योंकि पत्तन प्रयोक्ताओं का वापसी राशि लौटायी जानी है। यदि पत्तन यह तर्क लेता है तो दरों की वृद्धि पर पत्तन प्रयोक्ता भी यही तर्क ले सकते हैं।
- (vi). प्राधिकरण का आदेश एक विस्तृत आदेश है जिसमें सभी मुद्दों पर विस्तार से चर्चा की गई है। इसलिए पत्तन के संशोधन चाहने में कोई तथ्य नहीं है। पत्तन प्रयोक्ताओं को भुगतान आस्थगित रखने की अनुमति नहीं देता यदि प्राधिकरण के आदेश के परिणामस्वरूप पत्तन प्रयोक्ताओं को कोई अतिरिक्त राशि देनी होती तो पत्तन प्रयोक्ताओं को भुगतान आस्थगित रखने की अनुमति नहीं देता।

एमआरपीएल ने अनुरोध किया है कि पत्तन प्राधिकरण के आदेशों को अविलंब लागू करने के निदेश दिये जाएं।

12. एनएमपीटी ने अपने 6 जनवरी, 2016 के ई-मेल में निम्नलिखित मुद्दों पर विचार करने का अनुरोध किया:-

- (i). एसपीएम सुविधा 29 अगस्त, 2013 को आरंभ हुई थी और उस समय एसपीएम सुविधा के लिए एनएमपीटी के दरमानों में कोई प्रचलित दरें उपलब्ध नहीं थीं।
- (ii). एनएमपीटी अपने 02 अप्रैल, 2014 के समसंख्यक पत्र के साथ सैसर्ज एमआरपीएल का सहमति पत्र संलग्न किया वह कोचीन पत्तन न्यास की एमपीएम दर पूर्णतः अपनाते को तैयार है।
- (iii). प्राधिकरण ने 20 मई, 2014 को कोचीन पत्तन न्यास की दरें आंशिक रूप से 29 अगस्त, 2013 के पूर्व व्यापी प्रभाव से अपनाने का अंतरिम आदेश संख्या. टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी जारी किया।
- (iv). एनएमपीटी ने विस्तृत लागत परिकलनों के साथ एसपीएम परिचालनों के लिए अंतिम दरों के नियतन के लिए एक प्रस्ताव दायर किया और समय-समय पर प्राधिकरण द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरणों का उत्तर भी दिया।
[एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन पाइलटेंज शुल्क और पुल बैंक परिचालनों के लिये था। एसपीएम का कोई लागत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया]

- (v). प्राधिकरण ने अपने 27/28 जुलाई 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014- एनएमपीटी के द्वारा एसपीएम दरों पर उत्तरव्यापी अंतिम आदेश पारित किया। अंतिम आदेश पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने खंड 16 (xii) के अंतर्गत नोट किया कि एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत अपने दरमानों में संशोधन का प्रस्ताव पहले ही दायर कर दिया है और एक बार अनुमोदित हो जाने पर एसपीएम परिचालन के लिए अनुमोदित दरों की वैधता प्राधिकरण द्वारा संशोधित किए जाने वाले सामान्य दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्य होंगे।
- (vi). प्राधिकरण ने अपने 13 अक्टूबर, 2015 के पत्र संख्या टीएएमपी/22/2015-एनएमपीटी के द्वारा एनएमपीटी को एआरआर के सूचकांकन अपनाते हुए एनएमपीटी के दरमानों के संशोधन के लिए आशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे। इस संदर्भ में, यह निवेदन है कि, सूचकांकन एसपीएम की अंतिम दर के नियतन पर भी समान रूप से लागू होता है क्योंकि प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव 2012-13 वास्तविक पर आधारित है। इसलिए, प्राधिकरण को एसपीएम की अंतिम दर का नियतन 2014-15 के लिए 6% और फिर वर्ष 2015-16 के लिए 3.82% सूचकांकन के लिए आशोधित आदेश पारित करने का अनुरोध किया जाता है।
13. कनारा चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने इस संबंध में एनएमपीटी को संबोधित अपने 3 सितंबर, 2016 के पत्र की प्रति भेजते हुए 3 सितंबर 2016 के पत्र संख्या 2015-16/0314 सी के द्वारा एनएमपीटी को लंबित दावों का निपटान करने के अनुरोध के साथ निम्नलिखित निवेदन किये।
- (i). एनएमपीटी पर अगस्त 2013 के दौरान एसपीएम परिचालन आरंभ हुए। चूंकि यह एनएमपीटी पर नई सुविधा थी और कोई संगत प्रशुल्क उपलब्ध नहीं था तो एनएमपीटी ने प्राधिकरण से अंतिम आदेश की प्राप्ति तक अंतरिम प्रशुल्क लागू किये। तदनुसार, 13 फरवरी, 2013 के अपने पत्र के द्वारा निम्नलिखित प्रशुल्क निर्धारित किये थे:
- | | | |
|-------------|---|-----------------------------|
| पत्तन देयता | : | अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी |
| पाइलटेज | : | अ.डा. \$ 1.760 प्रति जीआरटी |
| टग हायर | : | अ.डा. \$ 1761.64 प्रति घंटा |
- (ii). विश्व भर में मानों और मूल्यों की किफायतों के फैक्टर से भाड़े और अन्य लागतों पर बचत के लिए भारी निवेश कर एसपीएम सुविधाएं सृजित की गई हैं। इस बात को देखते हुए कि इन सुविधाओं का सृजन गहरे सागर में पत्तन क्षेत्र के बाहर किया जाता है, इनका प्रशुल्क पत्तन पर (बर्थ के साथ-साथ) आने वाले पोतों पर लागू दरों से प्रशुल्क काफी कम होना चाहिए। तथापि, उक्त अंतरिम प्रशुल्क किसी पोत के पत्तन के भीतर आने के प्रचलित प्रशुल्कों से काफी अधिक है जो मानों में किफायत के प्रतिकूल है।
- (iii). इस बीच प्राधिकरण ने 20 अप्रैल 2014 के अंतरिम आदेश से एसपीएम के वाणिज्य प्रचालन आरंभ होने की तारीख से यानी 29 अगस्त, 2013 के पूर्वव्यापी प्रभाव से पारित किया, जिसका ब्यौरा इस प्रकार है:-
- | | | |
|-------------|---|------------------------------|
| पत्तन देयता | : | अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी |
| पाइलटेज | : | अ.डा. \$ 0.4259 प्रति जीआरटी |
| टग हायर | : | अ.डा. \$ 606.56 प्रति घंटा |
- (iv). इस अंतरिम आदेश से पूर्व बहुत से पोतों को इस सुविधा पर प्रहस्त किया गया है और प्रयोक्ताओं को एनएमपीटी द्वारा नियत अंतरिम दरों को प्रभारित करने के लिए कहा गया था। इसके अतिरिक्त, प्रयोक्ताओं को एनएमपीटी के पास एक बचनबद्धता प्रस्तुत करने को कहा गया था कि, दरों में अंतिम समायोजन, इस बारे में प्राधिकरण द्वारा अंतिम आदेश जारी होने के बाद किया जायेगा।
- (v). काफी लंबे पत्र व्यवहार और प्रयोक्ताओं तथा एनएमपीटी के साथ संयुक्त सुनवाई के पश्चात् प्राधिकरण ने 20 जुलाई, 2015 को अंतिम आदेश जारी किया और प्रशुल्क की दरें इस प्रकार थी:-
- | | | |
|-------------|---|------------------------------|
| पत्तन देयता | : | अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी |
| पाइलटेज | : | अ.डा. \$ 0.2515 प्रति जीआरटी |
| टग हायर | : | अ.डा. \$ 1240.63 प्रति घंटा |
- (vi). प्राधिकरण ने अपने अंतिम आदेश में पाया कि प्राधिकरण द्वारा नियत अंतरिम और अंतिम प्रशुल्क में कोई खास अंतर नहीं है। यद्यपि, प्रतिशत के निबंधन में अंतर प्रतीत होता है, अंतरिम दर और अंतिम दर के एक वर्ष के राजस्व आकलन से देखा जाता है कि परिवर्तन कोई खास महत्वपूर्ण नहीं है जिससे एनएमपीटी को कोई कठिनाई आने पड़े, अतः अंतिम दरों को उपर उल्लिखित पहले दो प्रशुल्कों से यह पता चलता है कि एनएमपीटी द्वारा नियत अंतरिम

प्रशुल्क और प्राधिकरण द्वारा नियत अंतरिम प्रशुल्क में काफी अंतर है। तदनुसार, प्राधिकरण ने प्रयोक्ताओं को एनएमपीटी से वापसी दावा करने की अनुमति दी क्योंकि उक्त अंतरिम आदेश अगस्त, 2013 के दौरान एसपीएम परिचालन के आरंभ की तारीख से पूर्वव्यापी प्रभाव देते हुए जारी किया था। प्राधिकरण के आदेश के अनुसरण में और एनएमपीटी द्वारा प्राधिकरण को दी गई प्रतिबद्धता कि वापसी, यदि कोई होगी, तो उसे अंतिम प्रशुल्क नियतन के बाद लौटा दिया जायेगा, सभी प्रयोक्ताओं ने तत्काल एनएमपीटी को वापसी आवेदन दिये। उत्तर में, एनएमपीटी ने 27.08.2015 के ई-मेल द्वारा प्रयोक्ताओं को आश्वासित किया कि वापसी आवेदनों पर कार्रवाई की जा रही है और उनका शीघ्र ही निपटान किया जायेगा।

तथापि, 04.09.2015 को एनएमपीटी ने सभी प्रयोक्ताओं को एक पत्र लिखा कि प्राधिकरण के अंतिम आदेश से पत्तन को बड़ी मुश्किल में डाल दिया है, इसलिए एनएमपीटी ने प्राधिकरण को अंतरिम आदेश संशोधित करने का अनुरोध किया। यह समानता और प्राकृतिक न्याय के विरुद्ध है।

- (vii). यह जानकारी काफी हैरानी हुई कि एनएमपीटी प्राधिकरण को एक स्वतंत्र विनियामक निकाय के रूप में प्रक्षेपित कर रहा है और जब प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश उनके विरुद्ध जाता है, वह आदेश का मान नहीं करता है और विलंब की रणनीति अपना रहा है।
- (viii). केसीसीआई ने पुनः दोहराया कि प्राधिकरण ने अंतिम आदेश जारी करने से पूर्व सभी हितधारकों के साथ काफी संयुक्त बैठके की थीं और विधिवत् प्रक्रिया अपनाने के पश्चात् ही अंतिम आदेश पारित किया था। अतः केसीसीआई ने एनएमपीटी को अनुरोध किया कि वह संबंधित विभाग को सभी वापसी आवेदनों पर कार्रवाई करने का अनुदेश दे और अविलंब वापसी राशि लौटायी जाए।

14. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, 12 अक्टूबर, 2015 के एनएमपीटी के पत्र की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए हमारे 9 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा भेजी गई। एमआरपीएल से उनके 13 दिसंबर, 2016 के पत्र के साथ प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को फीडबैक सूचना के तौर पर भेजी गई थीं। एनएमपीटी ने कोई उत्तर नहीं दिया।

15.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जनवरी, 2017 को एनएमपीटी परिसर मंगलौर में हुई थी। एमआरपीएल और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे।

15.2. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया एनएमपीटी को हमारे 31 जनवरी, 2017 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:-

- (i). एमआरपीएल ने अपने 29 जनवरी, 2017 के पत्र के द्वारा अपनी दलील लिखित में भेजी जो उन्होंने संयुक्त सुनवाई में रखीं। एमआरपीएल के 20 जनवरी, 2017 के पत्र की प्रति एनएमपीटी को भेजी गई। एनएमपीटी को तत्काल अपनी टिप्पणियां भेजनी थीं।
- (ii). मंगलौर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) कनारा चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज़ (केसीसीआई) द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान किये गए लिखित आवेदनों की एक-एक प्रति पहले ही एनएमपीटी को भेजी जा चुकी है। एनएमपीटी को उन पर अपनी टिप्पणियां भेजनी हैं।

15.3. एनएमपीटी ने अपने 20 फरवरी, 2017 के ई-मेल और 17 फरवरी 2017 के पत्र द्वारा अपना उत्तर भेजा है।

16. एनएमपीटी ने अपने 27 जनवरी, 2017 के अपने पत्र में 20 मई, 2014 के अंतरिम आदेश में आशोधनों के लिए संयुक्त सुनवाई में किया गया लिखित निवेदन प्रस्तुत किया। एनएमपीटी के निवेदन नीचे प्रस्तुत हैं:

- (i). एसपीएम सुविधा 29.08.2013 को प्रचालित की गई थी। चूंकि यह एक नई सुविधा थी इसलिए एनएमपीटी के प्रचलित दरमानों में एसपीएम संबंधी पत्तन सुविधाओं के कोई दर नहीं थे।
- (ii). एनएमपीटी ने अपने 24 फरवरी, 2014 के पत्र के द्वारा एक प्रस्ताव दायर किया कि जब तक प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरें अधिसूचित नहीं कर दी जाती तब तक एसपीएम परिचालनों के लिए अंतरिम आधार पर दरों का अनुमोदन करने का अनुरोध किया।
- (iii). 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.12 अनुबद्ध करता है कि जब कोई नई सुविधा शुरू की जाती है, अनुमत किया जाने वाले आरंभिक प्रशुल्क पत्तन पर तुलनात्मक सुविधा के होने चाहिए और यदि ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है तो तुलनात्मक निकटवर्ती पत्तन के प्रचलित प्रशुल्कों पर संदर्भ स्तर पर विचार किया जा सकता है।
- (iv). प्राधिकरण ने अपने 25 फरवरी, 2014 के पत्र के द्वारा एनएमपीटी को निर्देश दिया कि कोचीन पत्तन न्यास की दरों को पूर्णतया अपनाने के लिए एमआरपीएल से सहमति पत्र दें। एनएमपीटी ने प्राधिकरण द्वारा दिये गए निर्देशों के

अनुसार, एमआरपीएल से कोचीन पत्तन न्यास की दरों को पूर्णतया अपनाने के लिए सहमति पत्र मांगा। एमआरपीएल ने 25 मार्च, 2014 के अपने पत्र में कोचीन दरों को समग्रता से अपनाने का सहमति पत्र दिया और प्राधिकरण से तदनुसार अंतरिम आदेश परित करने का अनुरोध किया।

[एनएमपीटी को प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2005 के खंड 2.17.1 से 2.17.3 तक के अनुपालन में अंतरिम दरों के अनुमोदन के लिए संबंधित प्रयोक्ताओं की सहमति भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी को कोई निदेश नहीं दिया गया था।]

- (v). तदनुसार, एनएमपीटी ने 2 अप्रैल, 2014 के पत्र के द्वारा एसपीएम सुविधा के लिए कोचीन पत्तन न्यास के विद्यमान दरमानों में निर्धारित दरों को समग्रता से अपनाते हुए अंतरिम दरों के अनुमोदन चाहने का प्रस्ताव दायर किया।
- (vi). प्राधिकरण ने, तथापि, कोचीन पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों की समग्रता के बिना 20 मई, 2014 के आदेश द्वारा अंतरिम दरों को अधिसूचित किया। एसपीएम पोतों पर पत्तन देयता के मामले में, प्राधिकरण ने, कोचीन पत्तन न्यास में विद्यमान अधिसूचित अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी। प्रवेश के स्थान पर एनएमपीटी के दरमानों में विद्यमान अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश विदेशी पोतों के लिए और 2.52 रु. प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश तटीय पोतों के लिए अधिसूचित कर दीं। एनएमपीटी ने तत्काल प्राधिकरण के अंतरिम आदेश की समीक्षा के लिए कहा।
- (vii). पत्तन ने अपना विस्तृत लागत जमा प्रस्ताव वित्तीय वर्ष 2014-15 की गणनाओं में, पत्तन देयता अ.डा. \$ 0.332 प्रति जीआरटी दर सहित, प्राधिकरण को प्रस्तुत किया। यह वह दर है जिसके लिए पत्तन अगस्त, 2013 से अनुरोध करता है, अब भी कोचीन पत्तन न्यास सहित आस-पास के अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा प्रभारित की जा रही पत्तन देयता प्रभारों से कम है। प्रसंगवश, अन्य पत्तनों द्वारा प्रभारित दर अधिक है और अगस्त, 2013 से काफी पहले से प्रारंभ है। इस संदर्भ में, प्राधिकरण को यह महत्व देना होगा कि आस-पास का कोई भी पत्तन अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी प्रभारित नहीं कर रहा है।
- (viii). 2015 प्रशुल्क दिशानिर्देशों तक, दरमानों के विषय में 'लागत जमा प्रतिफल' आधारित विधि लागू थी। एनएमपीटी ने वित्तीय वर्ष 2014-15 में प्रस्तुत प्रस्ताव में भी 'लागत जमा प्रतिफल' आधार का प्रयोग एसपीएम पोतों के लिए पत्तन देयता की गणना में किया है जो अ.डा. \$ 0.332 प्रति जीआरटी निकलती है क्योंकि दरमानों का संशोधन लम्बे समय से लंबित था। तथापि, प्राधिकरण ने एनएमपीटी के इस न्याय संगत प्रस्ताव को एसपीएम कार्यकलापों के लिए अपनाये जाने के लिए विचार नहीं किया।
- (ix). एसपीएम कार्यकलाप को एक अलग सुविधा के रूप में देखा जाना चाहिए। एसपीएम पर आने वाले पोतों की तुलना बर्थ पर आने वाले सामान्य पोतों से नहीं की जा सकती क्योंकि एसपीएम पोतों के लिए पत्तन देयता घटी हुई जीआरटी पर की जाती है न कि वर्ष पर पत्तन संबंधी प्रभारों के लिए लागू सामान्य जीआरटी पर।
- (x). 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में ऐसा कोई पक्का नियम विद्यमान नहीं है कि पत्तन को विद्यमान दर में संशोधन के लिए आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए प्रतीक्षा करनी चाहिए। यदि कोई प्रामाणिक मामला है, प्राधिकरण को एनएमपीटी द्वारा भेजे गए प्रस्ताव पर विचार अवश्य करना चाहिए।
- (xi). प्राधिकरण ने एसपीएम सुविधा के लिए अंतरिम दर नियतन करते समय, एसपीएम के वाणिज्यिक प्रचालनों की तारीख यानी 29 अगस्त, 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से दर का अनुमोदन किया। ऐसा यह कहते हुए कि गया कि इससे 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 के अनुसार प्रचालकों को मुश्किल हो जायेगी।
- (xii). यहां यह नोट करना समीचीन होगा कि प्राधिकरण ने अंतिम आदेश 2 जुलाई, 2015 को पारित किया था।
- (xiii). यहां यह नोट करना समीचीन होगा कि प्राधिकरण ने अंतिम आदेश 2 जुलाई, 2015 को पारित किया था। ऊपर से यानी एसपीएम पर वाणिज्यिक परिचालन की तारीख से लगभग 2 वर्ष बाद और वह भी उत्तरव्यापी प्रभाव से।
- (xiv). 2 जुलाई, 2015 के अंतिम आदेश के पैरा 16 (xi) से उद्धरण नीचे दिया जाता है:-

"सामान्य तौर पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भावी प्रभाव से हैं। तथापि, एनएमपीटी ने अगस्त 2013 से अर्थात् एसपीएम प्रचालनों के शुरु होने से अंतिम प्रस्तावित दर के अनुमोदन की मांग की थी। इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सीओपीटी की दर अंगीकृत करते हुए अस्थायी दर अनुमोदित करते समय निर्णय दिया था कि यदि, अंतिम दर के निर्धारण के समय, यह पाया जाता है कि अस्थायी आधार पर सीओपीटी दरों का अंगीकरण पत्तन के लिए मुश्किल खड़ी करेगा, तो अंतिम दर का निर्धारण 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 का अनुसरण करते हुए उपयुक्त तरीके से संव्यहार किया जाएगा।"

इस मामले के विश्लेषण से, यह देखा गया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क दर और पत्तन देयताएं मई 2014 में अस्थायी तौर पर अनुमोदित प्रशुल्क में यथा अनुमोदित के समान हैं। अस्थायी दर और अंतिम दर में केवल अंतर पाइलटेज शुल्क और पुल बैंक प्रभारों दोनों के मामले में है जो एसपीएम में पोत संबंधित प्रचालनों के अधीन आते हैं। पाइलटेज शुल्क के संबंध में, अनुमोदित दर अस्थायी दरों के मुकाबले 41.00 प्रतिशत अधिक है। हालांकि प्रतिशतता के मामले में अंतर दिखाई देता है, अस्थायी दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर एक वर्ष के लिए राजस्व अनुमानन की गणना 66 सं. के पोत यातायात पर आधारित है और गणना में यथा सुविचारित जीआरटी पैरामीटर तथा टग घंटे दर्शाते हैं कि पूर्ण रूप में भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं है जिससे पत्तन को मुश्किल हो। इसलिए, एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दर को भावी प्रभाव दिया गया है। अनुमोदित दर राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख 30 दिनों की समाप्ति के बाद से लागू होगी। इस प्राधिकरण द्वारा 29 अगस्त 2013 से अथवा एसपीएम प्रचालन की शुरुआत से, जो भी पहले हो, अस्थायी दर अनुमोदित की जाएगी और सीओपीटी द्वारा तब तक वसूल की जाएगी जब तक इस आदेश में अनुमोदित अंतिम दरें नियमित रूप से लागू नहीं हो जाती हैं। आदेश दिनांक 20 मई 2014 में अनुमोदित अस्थायी दरों की वैधता की अवधि इस सीमा तक संशोधित की जाती है।”

- (xv). एनएमपीटी इस तथ्य को पुनः दोहराता है कि पत्तन देयता की दरमान दर पिछले 5 प्रशुल्क चक्रों से (15 वर्षों से) संशोधित नहीं हुई थीं।
- (xvi). जबकि प्राधिकरण ने परिचालकों को होने वाली कठिनाई पर तो विचार किया है, प्राधिकरण ने पत्तन को होने वाली कठिनाई/अन्याय पर इस तथ्य को ध्यान में रखकर विचार नहीं किया कि पत्तन देयताएं काफी लंबी अवधि से, अर्थात् 15 वर्षों से, असंशोधित रही हैं।
- (xvii). एनएमपीटी ने बार-बार यह सूचित किया कि इस आदेश से पत्तन को निस्संदेह कठिनाई हुई है जो भारी भरकम वित्तीय रोकड़ बाह्य प्रवाह के रूप में है।
- (xviii). केसीसीआई और उसके सदस्यों ने 2007 से आगे 2010 के प्राधिकरण के आदेशों को और 2012 से प्रभावी 2014 के आदेशों को भी स्वीकार नहीं किया और न्यायालय चले गए जबकि वे इस बात का दबाव बना रहे थे कि एसपीएम के मामले में प्राधिकरण के अंतिम आदेश लागू किया जाने चाहिए।

[एनएमपीटी द्वारा दिये गए संदर्भित आदेश पत्तन भूमिके आबंटन के लिए पट्टा किरायों के संशोधन से संबंधित हैं।]

- (xix). पत्तन प्रयोक्ता हमेशा यह तर्क देते हैं कि प्राधिकरण के आदेश उनके विरुद्ध होते हैं, परंतु वास्तविक तथ्य अन्यथा हैं। एनएमपीटी विनम्रता पूर्वक निम्नलिखित मुद्दे प्राधिकरण के विचारार्थ रखता है। पत्तन प्रयोक्ता 2007 के बाद से, यानी लगभग 10 वर्षों से, दरमानों में संशोधन न होने के कारण पोत संबंधी प्रभारों की कम दरों का लाभ उठा रहे हैं। एनएमपीटी प्राधिकरण से केवल पत्तन की सही हकदार दर को अधिसूचित करने का अनुरोध करता है।
- (xx). ऊपर बताये गए सभी तथ्यों को ध्यान में रखकर एनएमपीटी एक बार फिर से अनुरोध करता है कि अंतरिम आदेश को कोचीन दरों को पूर्णतया अपनाने के लिए आशोधित करे और एनएमपीटी को पूर्वव्यापी प्रभाव से **अर्थात् अगस्त, 2013 से और उसके बाद तक ब.डा.\$ 0.3277** प्रति जीआरटी प्रभारित करने की अनुमति दें।

- (xxi). हम यह बिंदु पुनः दोहराते हैं कि पत्तन देयताओं में पिछले 5 प्रशुल्क चक्रों में (15 वर्षों से) कोई संशोधन नहीं हुआ। इसलिए, पत्तन ने सूचित किया है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.12 के अनुसार दर पर विचार करना न्याय संगत नहीं है।
- (xxii). प्राधिकरण ने अपने 2 जुलाई, 2015 के अंतिम आदेश में उल्लेख किया है कि एसपीएम परिचालनों के लिए अनुमोदित दरों की वैधता संशोधित किये जाने वाले सामान्य दरमानों की वैधता के साथ सह समायोज्य होगी और कि एसपीएम के लिए उक्त प्रशुल्कों की समीक्षा भविष्य में पत्तन के दरमानों के सामान्य संशोधन के दौरान की जायेगी। प्राधिकरण का उक्त आदेश, सविनय निवेदन सहित, पूर्णतः अन्यायपूर्ण है और सार्वजनिक निकाय के साथ भारी कठिनाई और अन्यायपूर्ण है जहां सार्वजनिक खजाने से राशि निहित रहती है।
- (xxiii). हम प्राधिकरण का ध्यान इस ओर दिलाना चाहते हैं कि एनएमपीटी ने पत्तन के वर्तमान दरमानों में संशोधन के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन एक प्रस्ताव पहले ही दायर कर दिया है जिसमें पत्तन देयताओं सहित सभी प्रशुल्क

- मदों के संशोधन का प्रस्ताव किया गया है। एनएमपीटी के दरमान काफी लंबे समय से संशोधित नहीं हुए हैं और प्राधिकरण दरमानों की वैधता का विस्तार करता जा रहा है जो प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2005 के अंतर्गत हैं।
- (xxiv). एनएमपीटी का नवीनतम प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2015 पर आधारित है, यहां पत्तन के सामान्य दरमान 27 फरवरी, 2016 के आदेश के द्वारा बढ़ाये गए थे और 13 मई, 2016 से प्रभावी बनाये गए थे।
- (xxv). प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव की अधिसूचना संयुक्त सुनवाई, हितधारकों से स्पष्टीकरण और विस्तृत विचार-विमर्श के पश्चात् अधिसूचित किये गए थे। विदेशगामी पोतों के लिए पत्तन देयता अ.डा.\$ 0.332 प्रति जीआरटी नियत की गई है।
- (xxvi). एनएमपीटी ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव पहले ही उस समय भेजा जब एसपीएम सुविधा के लिए अंतिम आदेश अधिसूचित किया गया।
- (xxvii). पत्तन देयता की दर एनएमपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित दर अ.डा. \$ 0.332 प्रति जीआरटी प्राधिकरण द्वारा 2 जुलाई 2015 के अपने अंतिम आदेश में अधिसूचित की गई थी। यद्यपि एनएमपीटी के दरमानों का सामान्य संशोधन 1 अप्रैल, 2015 से देय था। प्राधिकरण ने दरों में ऐसी वृद्धि 13 मई 2016 से लागू की। दरों की अधिसूचना में ऐसा विलंब न्यायोचित नहीं है।
- (xxviii). प्राधिकरण को एनएमपीटी अ.डा.\$ 0.332 प्रति जीआरटी की 'लागत जमा प्रतिफल' दर स्वीकार करनी चाहिए थी जो अभी भी कोचीन पत्तन की अधिसूचित दर अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी से कम है।
- (xxix). एनएमपीटी 'लागत जमा प्रतिफल' आधारित 1 अप्रैल 2012 से दरमानों के सामान्य संशोधन का ठोस प्रस्ताव प्राधिकरण के पास दायर करने में \$तरफा संशोधित करने के स्थान पर, तत्कालीन दरमानों को एक और प्रशुल्क चक्र तक जारी रहने दिया और इस प्रकार आगामी प्रशुल्क चक्र (2012 से 2015) के लिए दरमानों में संभावित वृद्धि के लाभ ने वंचित कर दिया। इस प्रकार, पत्तन प्रयोक्ता प्रशुल्क चक्र की समाप्ति के बाद भी दरमानों में संशोधन न होने के कारण निम्न दरों का लाभ उठा रहे हैं।
- (xxx). प्राधिकरण द्वारा पत्तन देयता के लिए स्वीकृत अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी प्रति पोत की दर 15 वर्ष पूर्व भेजे गए प्रस्ताव पर आधारित है और इस समय अन्य सभी पड़ौसी पत्तनों में सबसे कम दर है। निम्न चार्ट में अन्य पड़ौसी महापत्तनों की पत्तन देयता दरें दर्शायी जाती हैं।

क्र.सं.	विवरण	उगाही की यूनिट	कोचीन पत्तन	कांडला पत्तन	एल्लौर पत्तन	तूतीकोरण पत्तन	चैन्नई पत्तन
1	पत्तन देयता	दर प्रति जीआरटी	0.377	0.4255	0.424	0.2572	0.305

स्फीति दरों में नवीनतम प्रवृत्ति और समग्र व्यय में वृद्धि को देखते हुए, 15 वर्ष पहले की दरों को प्रभावित करना अत्यंत अव्यवहारिक और असंगत तथा पत्तन के हित में हानिप्रद है।

- (xxxi). नौबहन एजेंटों से वापसी की वर्तमान मांग काफी घट जायेगी यदि पत्तन देयता की दर अगस्त 2013 से अ.डा.\$ 0.332 प्रति जीआरटी पर न्यायसंगत विचार किया जाए।
- (xxxii). इसलिए, एनएमपीटी, प्राधिकरण से यह अनुरोध करता है कि एनएमपीटी को एसपीएम कार्यकलाप के आरंभ होने यानी अगस्त 2013 से प्रभावी **पत्तन देयता के लिए अ.डा.\$ 0.332 प्रति जीआरटी अपनाने की अनुमति दे** जो मई 2016 से पत्तन का प्रभावी दरमान है।

प्रार्थना

एनएमपीटी प्राधिकरण को यह अनुरोध करता है कि वह एनएमपीटी को **अ.डा.\$ 0.332 प्रति जीआरटी की पत्तन देयता दर अगस्त 2013 से अपनाने की** अनुमति देने का कष्ट करे और अंतरिम आदेश और परिणामी अंतिम आदेश में तदनुसार संशोधन करें।

हमारी प्रार्थना के अनुसार, निम्नलिखित दर 29.08.2013 के प्रभाव से संशोधित की जानी चाहिए:

क्र.सं.	विवरण	उगाही की यूनिट	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	पत्तन देयता	दर प्रति जीआरटी	0.332	5.38

इसलिए हम एक बार फिर से प्राधिकरण से विनम्र अनुरोध करते हैं कि वह इस मामले पर फिर से विचार करें और दिशानिर्देशों के उपबंधों के अनुसार न्यायसंगत निर्णय दें।

17. समीक्षा आवेदन की संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी को हमारे 02 जून, 2017 के पत्र के द्वारा 07 जून, 2017 तक कुछेक मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया जिसके बाद 15 जून 2017 को अनुस्मारक भी भेजा गया। एनएमपीटी ने अपने 6 जुलाई, 2017 के अपने पत्र के द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर एनएमपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी का उत्तर																								
1.	<p>प्राधिकरण द्वारा 20 मई 2014 को पारित अंतरिम आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी की समीक्षा के लिए न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने उसके 18 अगस्त 2015 के पहले के पत्र के साथ पठित 12 अक्तूबर, 2015 के अपने समीक्षा आवेदन पत्र में कहा है कि इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी की सीओपीटी की पत्तन देखता दरों को अपनाते हुए अ.डा.\$0.377/जीआरटी के प्रस्ताव के स्थान पर एनएमपीटी के दरमानों में उस समय प्रचलित अ.डा.\$ 0.143/जीआरटी की पत्तन देयता दर अनुमोदित की है, जिसके परिणामस्वरूप 29 अगस्त, 2013 से 20 मई 2014 तक की अवधि के लिए 29.59 करोड़ रु. की धन वापसी बनती है। एनएमपीटी 29 अगस्त, 2013 से 20 मई, 2014 तक की अवधि के लिए पत्तन देयता के इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर 29.59 करोड़ रु. की राशि का ब्यौरा दें।</p>	<p>29 अगस्त, 2013 से 20 मई 2014 की अवधि में 29.59 करोड़ रु. का विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत है।</p> <p>[एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरा एसपीएम परिचालनों पर 29.8.2013 से 02.06.2014 तक के सभी पत्तन संबंधी प्रभावों से संबंधित है न कि केवल पत्तन देयताओं का।]</p>																								
(i).	<p>अंतरिम प्रशुल्क का एनएमपीटी का प्रस्ताव पत्तन देयताओं सहित एसपीएम परिचालनों के लिए सीओपीटी में निर्धारित दरों को अपनाने पर आधारित था। यह लागत परिकलन पर आधारित नहीं था। पत्तन ने अब अ.डा. 0.332/जीआरटी की प्रस्तावित दर के समर्थन में लागत परिकलन प्रस्तुत किया है। इस संबंध में एनएमपीटी निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट करे।</p>																									
(क).	<p>एनएमपीटी द्वारा अब प्रस्तुत लागत परिकलन 2013-14 के वास्तविक पर आधारित है। जबकि एनएमपीटी के दरमानों का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते समय, प्राधिकरण ने अपने 08 जनवरी 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/35/2010-एनएमपीटी में 2011-12 से 2014-15 के आकलनों पर सुविचार किया था जिसमें विभिन्न लागत तत्व शामिल थे जिन्हें अब एनएमपीटी ने एसपीएम की पत्तन देयताओं के परिकलन में कमलबद्ध किया है। संक्षेप में, उक्त आदेश में अनुमोदित एनएमपीटी के दरमान लागत</p>	<p>पिछले 3 प्रशुल्क चक्रों नामतः 2006-2009, 2009-2012, 2012-2016 के लिए पोत संबंधी प्रभावों के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क दरों का विस्तृत विवरण प्रस्तुत है:-</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">सेवा का विवरण</th><th rowspan="2">यूनिट</th><th colspan="2">प्रशुल्क चक्र दर 2006-2009</th><th colspan="2">प्रशुल्क चक्र दर 2009-2012</th><th colspan="2">प्रशुल्क चक्र दर 2012-2016</th></tr><tr><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr><tr><td>(i).</td><td>पत्तन देयता</td><td>प्रति जीआरटी</td><td>अ. डा. 0.143</td><td>₹2.32</td><td>अ. डा. 0.143</td><td>₹2.32</td><td>अ. डा. 0.143</td><td>₹2.32</td></tr></table>	क्र.सं.	सेवा का विवरण	यूनिट	प्रशुल्क चक्र दर 2006-2009		प्रशुल्क चक्र दर 2009-2012		प्रशुल्क चक्र दर 2012-2016		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	(i).	पत्तन देयता	प्रति जीआरटी	अ. डा. 0.143	₹2.32	अ. डा. 0.143	₹2.32	अ. डा. 0.143	₹2.32
क्र.सं.	सेवा का विवरण	यूनिट				प्रशुल्क चक्र दर 2006-2009		प्रशुल्क चक्र दर 2009-2012		प्रशुल्क चक्र दर 2012-2016																
			विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय																		
(i).	पत्तन देयता	प्रति जीआरटी	अ. डा. 0.143	₹2.32	अ. डा. 0.143	₹2.32	अ. डा. 0.143	₹2.32																		

	<p>विवरण में दर्शायी लागत स्थिति पर आधारित है जिसमें अब एसपीएम पत्तन देयताओं के लागत परिकलन में एनएमपीटी द्वारा दी गई सभी लागत भर्दें शामिल हैं। इसलिए, एनएमपीटी यह पुष्टि और प्रमाणित करे कि एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई उक्त पद्धति को देखते हुए उसमें व्यय की कोई दोहरी गणना नहीं हुई है।</p>	<table><tr><td>पाइलटेज</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>30000 प्रति जीआरटी तक</td><td>प्रति जीआरटी</td><td>अ. डा. 0.320</td><td>₹8.55</td><td>अ. डा. 0.320</td><td>₹8.55</td><td>अ. डा. 0.320</td><td>₹8.55</td></tr><tr><td>(ii). 30001-60000 जीआरटी</td><td>अ. डा.</td><td>अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.256</td><td>₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी</td><td>अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.256</td><td>₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी</td><td>अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.25</td><td>₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी</td></tr><tr><td>Above 60000</td><td>प्रति जीआरटी</td><td>अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224</td><td>₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी</td><td>अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224</td><td>₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी</td><td>अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224</td><td>₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी</td></tr><tr><td>(iii). वर्ध किराया प्रभार</td><td>प्रति घंटा प्रति जीआरटी</td><td>0.21 सेंट</td><td>₹0.056</td><td>0.21 सेंट</td><td>₹0.056</td><td>0.21 सेंट</td><td>₹0.056</td></tr></table>	पाइलटेज								30000 प्रति जीआरटी तक	प्रति जीआरटी	अ. डा. 0.320	₹8.55	अ. डा. 0.320	₹8.55	अ. डा. 0.320	₹8.55	(ii). 30001-60000 जीआरटी	अ. डा.	अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी	अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी	अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.25	₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी	Above 60000	प्रति जीआरटी	अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी	अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी	अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी	(iii). वर्ध किराया प्रभार	प्रति घंटा प्रति जीआरटी	0.21 सेंट	₹0.056	0.21 सेंट	₹0.056	0.21 सेंट	₹0.056
पाइलटेज																																										
30000 प्रति जीआरटी तक	प्रति जीआरटी	अ. डा. 0.320	₹8.55	अ. डा. 0.320	₹8.55	अ. डा. 0.320	₹8.55																																			
(ii). 30001-60000 जीआरटी	अ. डा.	अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी	अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी	अ. डा. 9,600 + अ. डा. 0.25	₹2,56,608 + 6.84/ जीआरटी																																			
Above 60000	प्रति जीआरटी	अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी	अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी	अ. डा. 17,280 + अ. डा. 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ जीआरटी																																			
(iii). वर्ध किराया प्रभार	प्रति घंटा प्रति जीआरटी	0.21 सेंट	₹0.056	0.21 सेंट	₹0.056	0.21 सेंट	₹0.056																																			
(ख).	<p>एनएमपीटी कृपया 29 अगस्त, 2013 से 20 मई 2014 को प्रभावी अंतरिम आदेश तक की अवधि में एसपीएम परिचालनों के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं की वृद्धिशील लागत प्रस्तुत करें।</p>	<p>उक्त अधिसूचित दरों से यह देखा जा सकता है कि एनएमटी के एनएमपीटी के वीआरसी 3 प्रशुल्क चक्रों से अपरिवर्तित है। कुछ भी हो वीआरसी में कोई परिवर्तन नहीं है और दरों में प्राधिकरण द्वारा 2006 से आगे दिये गए विभिन्न आदेशों द्वारा यथा स्थिति बनाये रखी गई। इसके अतिरिक्त पत्तन देय की प्रशुल्क दर पिछले 15 वर्षों (5 प्रशुल्क चक्र)से संशोधित नहीं की गई है। अतः यह फिर से दोहराया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा उठाया गया लागत आकलन गणना के संदेह का कतई प्रश्न नहीं उठता।</p> <p>विस्तृत लागत विवरण, यथा प्रस्तावित, प्राधिकरण को फिर से प्रस्तुत है।</p> <p>[एनएमपीटी ने अपने 11 फरवरी 2015 के पत्र के द्वारा एसपीएम के लिए अंतिम दरों हेतु पत्तन देयताओं के निर्धारण का लागत विवरण प्रस्तुत किया था। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण पर बाद के पैराओं में चर्चा की गई है।]</p> <p>प्रस्तुत लागत विवरण से यह भली भंति देखा जा सकता है कि पत्तन 2012 में अधिसूचित दरों की तुलना में सभी वीआरसी कार्यकलापों पर काफी अधिक लागत लगा रहा है। तथापि प्राधिकरण, का 20 मई 2014 का अंतरिम आदेश और 2 जुलाई 2015 का अंतिम आदेश नए प्रशुल्क चक्र में प्राधिकरण द्वारा पत्तन देयता के लागत प्रस्ताव का पुनर्परीक्षण करने को कहते हैं। तदनुसार, पत्तन देयता मई, 2016 से ही संशोधित की गई है। अतः यह निर्णय मामले के तथ्यों और समानता पर आधारित नहीं है।</p> <p>प्राधिकरण ने 2015 के दिशानिर्देशों के अनुसार सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में 31 मार्च 2015 के पत्र संख्या टीएएमपी/22/2015-केपीटी के द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण में पत्तन से पूछा था कि क्या प्रशुल्क चक्र 2012 से 2015 के लिए पत्तन के वास्तविक निष्पादन मानक प्राधिकरण को पहले प्रशुल्क प्रक्षेपणों से बड़ गए हैं। इसके लिए पत्तन ने पहले ही बताया है कि पत्तन का वास्तविक निष्पादन मानक प्रक्षेपित यातायात से काफी कम है और उसने उक्त प्रशुल्क चक्र में हानी उठायी है।</p>																																								
(ग).	<p>पत्तन देयता के लागत परिकलन में पत्तन द्वारा सुविचारित व्यय में एक घटक वर्ष 2013-14 के लिए 55,800,000 करोड़ रु. टग/एमएल/पीएलएस का शुष्क डॉकिंग व्यय शामिल है। वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में, तथापि टग/एमएल/पीएल पर शुष्क डॉकिंग व्यय शून्य सूचित किया गया है। इस प्रकार, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित राशि 2013-14 के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार नहीं है अतः इसे हटाया जाए।</p>	<p>टग/एमएल/पीएल की शुष्क डॉकिंग पर व्यय एक अलग कूट "टगों का परिचालन और अनुरक्षण" के अंतर्गत दर्शाया गया है जो प्रचालन व्यय के अंतर्गत है न कि लेखांकन कूट "ड्राई डॉकिंग व्यय" के अंतर्गत। वर्ष 2013-14 के दौरान 5.58 करोड़ रु. टगों की शुष्क डॉकिंग पर खर्च किये गए थे। इसलिए, कोचीन शिपयार्ड लि. को प्रदत्त शुष्क डॉकिंग प्रभार पत्तन की लेखा परीक्षित बहियों से मैरीन विभाग से संबंधित खाताबहियों के आधार पर हैं। लागत का ऐसा कोई तत्व नहीं लिया गया है जो पत्तन की लेखापरीक्षित पुस्तकों का भाग नहीं है। अतः प्राधिकरण द्वारा उठायी गई आपत्ति ड्राई डॉकिंग व्यय को हटाने की जरूरत है, वास्तविक नहीं है।</p>																																								

(घ).	जहाँ तक एसपीएम परिचालनों के लागत परिकलन में 63,201,503/-रु. के फ्लोटिंग क्राफ्टों पर मूल्यहास पर विचार का प्रश्न है, एनएमपीटी पत्तन देयता सेवाओं के लिए एसपीएम परिचालनों में एनएमपीटी द्वारा अनन्य रूप से तैनात फ्लोटिंग क्राफ्टों का ब्यौरा दें।	फ्लोटिंग क्राफ्टों पर मूल्यहास को पत्तन द्वारा पोत संबंधी कार्यकलापों के प्रदत्त द्वारा प्रहस्तित पोतों के कुल जीआरटी में से वसूल किया जाता है। यह नोट किया जाये कि एसपीएम कार्यकलापों से पहले जो पोत बर्थ पर आया करते थे, बाद में उन्हें एसपीएम को मोड़ दिया गया अतः एसपीएम कार्यकलाप के बावजूद भी पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या वही रही है। इसलिए, उक्त लागत तत्व को एसपीएम सहित पत्तन आने वाले पोतों से वसूलने की जरूरत है।
(ङ).	जहाँ तक पत्तन देयता के लागत परिकलन में अनुरक्षण कर्षण और मैरीन सर्वेक्षण व्ययों के पत्तन द्वारा सुविचारित 377,755,465/- रु. का संबंध है, पत्तन को एसपीएम परिचालन सुविधा पर अनुरक्षण कर्षण पर पत्तन द्वारा वास्तविक लागत बतानी होगी जो कि पत्तन की बेस लाइन से 17 कि.मी. दूर स्थित है। पत्तन यह भी पुष्टि करे कि क्या पत्तन द्वारा अनुरक्षण कर्षण किया है और साथ ही ऐसे अनुरक्षण कर्षण से एसपीएम सुविधा के ड्राफ्ट में हुई वृद्धि का ब्यौरा भी दें।	पोत संबंधी सभी व्यय बर्थ और एसपीएम पर प्रहस्तित पोतों के जीआरटी के रूप में सभी पोत संबंधी कार्यकलापों/सेवाओं से वसूल की जानी होती हैं। इन्हें केवल एसपीएम कार्यकलापों या बर्थ कार्यकलापों से संबद्ध नहीं किया जा सकता। जब प्रत्येक पोत संबंधी कार्यकलाप के लिए प्रति जीआरटी दर निकाली जाती है, एसपीएम सहित पत्तन आने वाले सभी पोतों की कुल जीआरटी को हिसाब में लिया जाता है। जब प्राधिकरण को पस्ताव किया गया सभी पोत संबंधी कार्यकलापों की लागत वर्ष विशेष में पत्तन आने वाले पोतों की संपूर्ण जीआरटी से वसूला जाता है। चूंकि अनुरक्षण कर्षण मैरीन संबंधी कार्यकलाप है, उसे पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की, एसपीएम सहित जीआरटी से वसूला जाता है।

18. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

19. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:

- (i). न्यू मंगलोर पत्तन न्यास द्वारा दायर 12 अक्टूबर, 2015 का समीक्षा आवेदन सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) पर आने वाले पोतों के विषय में पत्तन देयताओं की अंतिम दर के नियतन तक इस प्राधिकरण द्वारा 20 मई, 2014 को पारित आदेश सं. टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी में अंतरिम रूप से अनुमोदित पत्तन देयताओं की दर की समीक्षा के लिए है।
- (ii). उन स्थितियों का पता लगाने में, जिनके कारण एनएमपीटी को 12 अक्टूबर, 2015 को समीक्षा आवेदन डालना पड़ा, यह बताया जाता है कि एनएमपीटी ने 24 फरवरी 2014 के पत्र द्वारा अपने स्वयं के परिकलनों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा एसपीएम परिचालनों की अंतिम दरों अंतरिम आधार पर दरों का अनुमोदन चाहा था। बाद में एनएमपीटी ने 2 अप्रैल, 2014 एक संशोधित प्रस्ताव दायर किया कि पत्तन देयता पाइलटेज, टग किराया प्रभार और घाट शुल्क प्रभारों के लिए अंतरिम आधार पर कोचीन पत्तन न्यास स्थित एसपीएम सुविधा की नियत दरों को अपनाने का अनुमोदन किया जाए और अंतरिम आधार पर सीओपीटी की दरों को अपनाने के लिए एमआरपीएल की सहमति भी प्राप्त की। ऐसा होने पर, इस प्राधिकरण ने अपने 20 मई, 2014 एनएमपीटी के द्वारा पत्तन देयताओं के सिवा एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरों को एसपीएम की अंतरिम दरों के रूप में अनुमोदन किया। यहां तक पत्तन देयताओं का संबंध है, इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी के तत्कालीन प्रचलित दरमानों में पीओएल पोतों के लिए नियत पत्तन देयताओं की दरों को अनुमोदित किया अर्थात् विदेशगामी पोतों के लिए अ.डा.\$ 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश और तटीय पोतों के लिए 2.52 रु. प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश। जिसके लिए 20 मई 2014 के आदेश में दर्ज निम्नलिखित कारण दिये गए:

“4.6. एनएमपीटी ने, सीओपीटी के प्रचलित दरमान में पत्तन प्रदत्त पत्तन देयताओं के अनुसार विदेशगामी पोतों हेतु अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश पत्तन देयताएं अपनाने हेतु प्रस्ताव दिया है। पत्तन देयता एक शुल्क है जो पत्तन में प्रवेश हेतु पोत द्वारा भुगतान किया जाता है। सीओपीटी में, एसबीएम पर कच्चे तेल टैंकरों के लिए पत्तन देयताओं को बर्थों पर टैंकर पर टैंकर पोतों पर पत्तन देयताओं के बराबर निर्धारित किया गया है। एनएमपीटी का प्रचलित दरमान “पोत/स्टीमर्स” के रूप में संदर्भित सभी वर्गों के पोतों के लिए, समान पत्तन देयता प्रदान करता है। चूंकि पत्तन देयता पोत प्रवेश हेतु एक शुल्क है और सीओपीटी में अपनाई गई सदृशता का अनुसरण करते हुए, यह उचित पाया गया है कि एसपीएम पोतों के लिए पत्तन देयताओं को एनएमपीटी के प्रचलित दरमान में पीओएल पोतों

पर लागू पत्तन देयताओं के बराबर अर्थात् विदेश-गामी पोतों के लिए अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश और तटीय पोतों के लिए रु. 2.52 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश प्रदान किया जाना चाहिए।”

- इस प्राधिकरण द्वारा अंतरिम दरें वाणिज्यिक परिचालन आरंभ होने की तारीख अर्थात् 29 अगस्त, 2013 से एक वर्ष की अवधि के लिए या एसपीएम की अंतिम दरों के नियतन के लिए एनएमपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के निपटान आदेश के लागू होने की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, अनुमोदित की गई थीं।
- (iii). एनएमपीटी द्वारा उठाया गया मुख्य मुद्दा एसपीएम में वाणिज्य परिचालन आरंभ होने की तारीख से एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित तब प्रचलित सीओपीटी के दरमानों की अ.डा. \$ 0.377/जीआरटी/प्रवेश की पत्तन देयता दर के प्रति एनएमपीटी के दरमानों में तब प्रचलित @ अ.डा. \$ 0.1432/जीआरटी/प्रवेश दरों को अंतरिम आदेश में पत्तन देयता दर अनुमोदित करने के इर्द-गिर्द घूमता है। तथापि, बाद में एनएमपीटी ने 27 जनवरी, 2017 के अपने पत्र के द्वारा अंतरिम आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध करते हुए एसपीएम के परिचालन की तारीख से अर्थात् 29 अगस्त, 2013 से अंतिम आदेश के लागू होने की तारीख तक यानी 20 अगस्त, 2015 तक अ.डा. \$ 0.332 प्रति जीआरटी का अनुमोदन करते हुए अंतरिम आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध किया। एनएमपीटी ने अपने 12 अक्टूबर, 2015 के मूल समीक्षा आवेदन में अंतरिम आदेश में पत्तन देयता को अ.डा. \$ 0.377/जीआरटी पर आशोधित करने को कहा था। मामले की प्रक्रिया के दौरान, एनएमपीटी ने यह भी अनुरोध किया कि 2 जुलाई, 2015 के आदेश में एसपीएम की अंतिम दरों को अ.डा. \$ 0.322/जीआरटी/प्रवेश 1 अगस्त, 2015 से आशोधित किया जाये। इस प्रकार एनएमपीटी अपने प्रस्ताव को समय-समय पर परिवर्तित करता रहा है।
- (iv). इस प्राधिकरण ने अपने 2 जुलाई, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी में एसपीएस की अंतिम दरों का अनुमोदन किया था। उक्त आदेश में, और पैरा 16 (vi) (क) में दिये गए कारणों से, इस प्राधिकरण ने एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतरिम दरों का अनुमोदन करते समय लिये गए निर्णय के अनुरूप एसपीएम पोतों के लिए पत्तन देयताओं को एनएमपीटी के दरमानों में पीओएल पोतों के लिए नियत पत्तन देयताओं के समान दर का निर्धारण किया यानी विदेशगामी पोतों के लिए अ.डा.\$ 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने पाया कि एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत पत्तन के वर्तमान दरमानों के संशोधन का प्रस्ताव दायर किया है जिसमें पत्तन देयता सहित सभी प्रशुल्क मदों के संशोधन का प्रस्ताव एनएमपीटी रखा है। एनएमपीटी के उक्त प्रस्ताव पर अलग से विचार किया जा रहा है। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में कहा है कि इस प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन में अनुमोदित किये जाने वाली पत्तन देयताएं स्वतः ही एसपीएम में आने वाले पोतों पर भी लागू होंगी।
- प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत एनएमपीटी द्वारा दायर दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में, इस प्राधिकरण ने 27 फरवरी, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/22/2015-एनएमपीटी के द्वारा पत्तन देयता के संशोधन के पत्तन के प्रस्ताव को एसपीएम परिचालनों के लिए विदेशगामी पोतों के अ.डा.\$ 0.332 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश का संशोधन किया है जो एनएमपीटी बर्थों में पोतों/स्टीमरों के लिए पत्तन देयता के प्रस्ताव के समान है।
- (v). कनारा चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) और मंगलोर एजेंट्स एसोशिएशन (एमएसएए) ने राय दी है कि आदेश की समीक्षा चलाने योग्य नहीं है। एमएसएए और केसीसीआई ने राय दी है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित अंतरिम आदेश में लिये गए निर्णय की समीक्षा के पत्तन के अनुरोध पर प्राधिकरण को विचार नहीं करना चाहिए।
- केसीसीआई और एमएसएए यह नोट करने का अनुरोध किया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा एसपीएम के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का अनुपालन करते हुए नियत किये गए थे जो एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों पर उस समय लागू थे। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.3.1 महापत्तन न्यास को (या बीओटी प्रचालकों को) इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए समीक्षा आवेदन करने की अनुमति देता है। यह नोट करना संगत होगा कि टी एम इंटरनैशनल लाजिस्टिक्स लिमिटेड, साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, विसाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा. लि. जैसे कुछेक बीओटी प्रचालकों और एनएमपीटी सहित कुछेक महापत्तनों ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों की समीक्षा के लिए पूर्व में समीक्षा आवेदन दायर किये थे जिन पर विचार किया गया और इस प्राधिकरण ने उनके समीक्षा आवेदनों का प्रशुल्क आदेश पारित करते हुए निपटान भी किया। ऐसी कोई असाधारण परिस्थितियों नहीं हैं जो स्थापित प्रक्रिया से विचलन चाहती हों। यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का अनुपालन करने को बाध्य है जो भारत सरकार का एक नीतिपरक निदेश है।

- (vi). अंतरिम आदेश में अनुमोदित पत्तन देयताओं की समीक्षा चाहने के एनएमपीटी के वर्तमान समीक्षा आवेदन के मुख्य तर्क निम्नवत् हैं:-
- (क). एनएमपीटी की पत्तन देयताओं का पिछले 15 वर्षों से संशोधन नहीं हुआ था। पत्तन हानि उठाने वाली यूनिट नहीं है। परंतु, प्राधिकरण को पत्तन देयता बढ़ानी चाहिए थी।
- (ख). एसपीएम सुविधा के लिए पत्तन देयता इस प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी द्वारा भेजे गए लागत व्यौरे के आधार पर नियत नहीं की गई थी। पत्तन द्वारा लागत आधारित दर पर अंतरिम आदेश और अंतिम आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचार नहीं किया गया।
- (ग). सीओपीटी दरों को उनकी समग्रता में अपनाने के लिए एसपीएम सुविधा की अंतरिम दरों का अनुमोदन चाहने का एनएमपीटी का प्रस्ताव 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.12 के उपबंधों के अनुरूप है और उस पर कोचीन पत्तन न्यास की एसपीएम दर को समग्रता में अपनाने का एमआरपीएल की सहमति भी प्राप्त है। तथापि इस प्राधिकरण, ने अपने 20 मई 2014 के अंतरिम आदेश में सीओपीटी की दरों को अपनाते हुए आंशिक रूप से स्वीकृति दी थी। पत्तन देयता को सीओपीटी दर पर अनुमोदित नहीं किया था।
- (घ). इस प्राधिकरण द्वारा, आंशिक रूप से सीओपीटी दरों को अपनाते हुए, पारित अंतरिम आदेश से पत्तन को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ा क्योंकि 29.08.2013 से 02.06.2014 के बीच प्राधिकरण के आदेश के आधार पर सात पोत संबंधी एजेंटों ने 53 पोतों के लिए 29.59 करोड़ रु. की वापसी के दावे ठोक दिये हैं।
- (vii). पत्तन के प्रत्येक तर्क पर निम्नलिखित पैराओं में चर्चा की जा रही है:-
- एनएमपीटी का तर्क:
- (क). **एनएमपीटी की पत्तन देयताओं का पिछले 15 वर्षों से संशोधन नहीं हुआ था। पत्तन हानि उठाने वाली यूनिट नहीं है। परंतु, प्राधिकरण को पत्तन देयता बढ़ानी चाहिए थी।**

हमारा विश्लेषण:

- (i). महापत्तन न्यास और यह प्राधिकरण दोनों ही पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तन न्यासों के प्रशुल्कों के विनियमन के लिए प्रशुल्क नीति 2015, जो 13 जनवरी, 2015 से प्रभावी हुई, की घोषणा तक दरमानों के नियतन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित थे। जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग (एमएसआरटीएच) मंत्रालय (तत्कालीन) द्वारा जारी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005, लागत जमा प्रतिफल मॉडल निर्धारित करता है जिसमें एनएमपीटी सहित महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क अनुमोदित करते समय ग्राह्य लागत और नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिफल पर विचार करता है। यहां तक कि प्रशुल्क नीति 2005 से पूर्व भी यह प्राधिकरण 1998 में चेन्नई में आयोजित एक कार्यशाला में अपनाये गए दिशानिर्देशों के आधार पर लागत जमा प्रतिफल पद्धति का ही अनुपालन करता था।
- (ii). इस प्राधिकरण द्वारा 9 अगस्त, 2001 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2001-एनएमपीटी, 11 मई, 2006 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2005-एनएमपीटी, और 6 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/34/2010-एनएमपीटी, द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के प्रत्येक सामान्य संशोधन में पत्तन के दरमान अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा प्रतिफल की पद्धति को ही अपनाया है। इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि/घाटा इनमें से प्रत्येक आदेश के साथ संलग्न लागत विवरण में दर्शायी गई/अतिरेक, जैसा भी मामला हो, पर आधारित है और संबंधित आदेशों में विस्तार से बताया गया है।
- (iii). अगस्त, 2001 के प्रशुल्क आदेश में, पत्तन ने पत्तन देयता सहित पोत संबंधी प्रभारों में 25% की वृद्धि का प्रस्ताव किया था। समग्र लागत विवरण 2.17% की अतिरेक स्थिति दर्शा रहा था। समग्र अतिरेक स्थिति के भीतर, पोत कार्यकलाप घाटे में थे और घाटशुल्क (कार्गो कार्यकलाप) अतिरेक में थे। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने यह निर्णय लिया कि यदि पोत संबंधी प्रभार बढ़ा दिये जाते हैं तो उससे घाटशुल्क आय को तुलनात्मक रूप से घटाना होगा। इस प्राधिकरण ने उक्त 2001 के प्रशुल्क में विस्तार से दर्ज कारणों से पोत संबंधी प्रभारों को संपदा कार्यकलाप और कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप द्वारा प्ररस्पर सहायता करेंगे तभी पोत संबंधी प्रभारों में कमी की

स्थिति से उभरा जा सकेगा, चूंकि कार्गो संबंधी दरों को नीचे की ओर समायोजित नहीं किया जाता, इस प्राधिकरण ने 2001 प्रशुल्क आदेश में पोत संबंधी प्रभारों में वृद्धि स्वीकृत नहीं की।

11 मई 2006 के अगले सामान्य संशोधन के दौरान एनएमपीटी ने जलयानों और स्टीमरों के लिए समान पत्तन देयता प्रस्तावित की थी (और पाइलटेज शुल्क और बर्थ किराये में मामूली सा यौक्तिकरण) जिसे इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क आदेश, 2006 में अनुमोदित कर दिया था।

जनवरी, 2012 के प्रशुल्क आदेश में, एनएमपीटी ने स्वयं ही पोत संबंधी प्रभारों में (पाइलटेज शुल्क और शिपिंग प्रभारों में मामूली से संशोधन के सिवा) यथास्थिति बनाये रखने का प्रस्ताव रखा था जिसे पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित कर दिया।

पत्तन द्वारा दिया गया विवरण कि इस प्राधिकरण ने उन मुश्किलों पर विचार किया है जो प्रचालकों को होती हैं, परंतु पत्तन देयता के काफी लंबे समय से संशोधित नहीं होने के कारण नामतः 15 वर्षों से, पत्तन को हो रही मुश्किलों पर विचार नहीं किया, अभिलेख के अनुसार वैध नहीं है और ऊपर उद्धरित प्रशुल्क आदेशों के प्रतिकूल है।

जहां तक एनएमपीटी द्वारा चालू समीक्षा आवेदन में उठाये गए मुद्दे का प्रश्न है कि इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा 2012 के प्रस्ताव में पत्तन द्वारा संशोधन चाहे बिना दरमानों में इक तरफा संशोधन कर देना चाहिए था, यह बताया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने आप दरों को संशोधन करने का प्रश्न नहीं उठाता जब पत्तन ने स्वयं पत्तन देयताओं में यथा स्थिति बनाये रखने की इच्छा प्रकट की हो।

- (iv). यह प्राधिकरण दरमानों का निर्धारण करते समय लागत जमा प्रतिफल मॉडल का अनुपालन करने को बाध्य है जैसा एनएमपीटी के सभी प्रशुल्क मामलों में अनुपालन किया गया है। संक्षेप में, इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि/कमी के बारे में उक्त प्रत्येक आदेश में विस्तार से बताया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रत्येक सामान्य संशोधन आदेश में प्रशुल्क का निर्धारण लागत जमा प्रतिफल मॉडल के आधार पर किया गया जिसके अंतर्गत प्रशुल्क का निर्धारण पत्तन को ग्राह्य लागत को पूरा करने और जमा 16% आरओसीई भी दिया जाता है जिसके लिए पत्तन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार पात्र है।

- (v). उक्त स्थिति को देखते हुए, एनएमपीटी का 29 अगस्त, 2013 से एसपीएम के लिए पत्तन देयताओं की समीक्षा का प्रस्ताव इस आधार पर कि पत्तन देयताओं में पिछले 15 वर्षों में कोई बदलाव नहीं हुआ है प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2005 के अनुरूप नहीं पाया गया इसलिए सुविचार के योग्य नहीं समझा जाता।

एनएमपीटी का तर्क:

- (ख). एसपीएम सुविधा के लिए पत्तन देयता इस प्राधिकरण द्वारा एनएमपीटी द्वारा भेजे गए लागत ब्यौरे के आधार पर नियत नहीं की गई थी। पत्तन द्वारा लागत आधारित दर पर अंतरिम आदेश और अंतिम आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचार नहीं किया गया।

हमारा विश्लेषण:

- (i). 2 अप्रैल, 2014 का प्रशुल्क प्रस्ताव पत्तन देयता सहित सीओपीटी दरों को अंतरिम दर के रूप में अनुमोदन का था। इसलिए अंतरिम दर के अनुमोदन के लिए लागत विवरण पर विचार करने का प्रश्न नहीं उठाता। पत्तन ने भी अंतरिम दर के लिए कोई लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया। जहां तक अंतिम दरों के अनुमोदन के लिए पत्तन देयताओं के लागत विवरण का संबंध है, इस पर नीचे चर्चा की जा रही है:-
- (ii). एनएमपीटी ने 12 अक्टूबर 2015 के अपने समीक्षा आवेदन में बताया है कि इसने 14 मार्च 2014 को विस्तृत लागत परिकलन के साथ एसपीएम की अंतिम दरों के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर किया है।
- एनएमपीटी ने सभी अंतिम दरों के निर्धारण के लिए मार्च, 2014 के अपने मूल प्रस्ताव में सीओपीटी के दरमानों में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पत्तन देयताओं को अपनाते हुए पत्तन देयता को अ.डा.\$ 0.377/जीआरटी का प्रस्ताव किया था। 21 जुलाई, 2014 के अपने प्रस्ताव में भी एनएमपीटी ने पत्तन देयता का अ.डा. \$0.377/जीआरटी का ही प्रस्ताव किया। इसे जुलाई, 2015 के आदेश के पैरा 6.2 में दी गई सारणी से देखा जा सकता है। मार्च 2014 में पत्तन द्वारा

कोई विस्तृत लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया था जैसा कि 2 जुलाई, 2015 के आदेश के पैरा 12.2. (ii) (ख) (ii) में प्रदर्शित (अंतिम) प्रस्ताव दायर करते समय एनएमपीटी ने पत्तन देयता अ.डा. \$0.332 /जीआरटी निकालने का परिकलन प्रस्तुत किया जैसाकि 2 जुलाई 2015 के आदेश के उक्त पैरा में दर्शाया गया है और तुरंत संदर्भ के लिए नीचे उद्धरत किया जाता है।

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i).	2013-14 के लिए मरीन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	476,12,615.00
(ii).	पहले सीएच गतिविधि के रूप में सुविचारित फ्लोटिंग क्राफ्टों का मूल्यहास	63,201,503.00
(iii).	अनुरक्षण निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण व्यय	377,755,465.00
(iv).	प्रदूषण नियंत्रण व्यय	5,274,544.00
(v).	नौवहन के लिए जल आपूर्ति	5,081,058.00
(vi).	अग्नि शमन व्यय	60,719,817.00
(vii).	नेविगेशन सहायताओं का प्रचालन और अनुरक्षण	14,270,927.00
(viii).	प्रशासन और सामान्य व्यय	18,540,106.00
(ix).	कुल लागत	592,456,035.00
(x).(क).	जोड़ें: एमजीए प्रभाजित लागत-एमजीए व्ययों का 6 प्रतिशत	42,394,524.00
(ख).	जोड़ें: टर्गो/एमल/पीएल के शुष्क गोदीकरण व्यय	55,800,000.00
(xi).	कुल लागत	690,650,559.00
(xii).	2013-14 में प्रहस्तित कुल जीआरटी (मी.ट. में)	34,054,755.00
(xiii).	दर प्रति जीआरटी (रु.में) (xi)/(xii)	20.28
(xiv).	दर प्रति जीआरटी (अमेरिकी डॉलर में) (डॉलर1= 61रु.) (विदेशगामी पोत के लिए)	0.332

(iii). इस प्रकार, एनएमपीटी का कथन कि पत्तन ने अंतिम दर के नियतन के लिए मार्च, 2014 के प्रस्ताव में विस्तृत लागत विवरण प्रस्तुत किया है पत्तन देयताओं के संबंध में एक तथ्यपरक स्थिति नहीं है।

जहां तक पाइलटेज और पुल-बैक परिचालनों का संबंध है, पत्तन ने मार्च 2014 में जरूर लागत परिकलन प्रस्तुत किये जिन्हें पत्तन ने जुलाई, 2014 में आशोधित कर दिया और 11 फरवरी, 2015 के अंतिम संशोधन प्रस्ताव में उसमें और संशोधन कर दिया। एसपीएम के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पाइलटेज शुल्क और पुल बैक प्रभार पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन पर आधारित हैं और 2 जुलाई, 2015 के आदेश में स्पष्ट किये गए कारणों से आशोधित किये गए।

(iv). इस प्राधिकरण ने अंतरिम आदेश में और अंतिम आदेश में पत्तन के तब प्रचलित दरमानों में इस प्राधिकरण द्वारा पहले से निर्धारित पत्तन देयताओं के लिए पत्तन देयताओं का अनुमोदन करने के सविस्तार कारण दिये गए हैं:

(क). 20 मई, 2014 के अंतरिम आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी में अनुमोदित पत्तन देयताओं के बारे में संगत पैरा 4.6 पूर्व के पैराओं में पहले उद्धृत किया गया है।

(ख). 2 जुलाई 2015 के अंतिम आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी में पत्तन देयता के बारे में पैरा 16(vi) (क) नीचे पुनः उद्धृत किया जाता है:-

“एनएमपीटी ने मार्च, 2014 और जुलाई 2014 के अपने प्रारंभिक प्रस्तावों में अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी की दर से सीओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया था। तत्पश्चात्, अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने अ.डा. \$ 0.332 प्रति जीआरटी की दर से पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया था। इस प्रयोजन के लिए एनएमपीटी ने प्रभावित लागत मदों जैसे मरीन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास, फ्लोटिंग क्राफ्टों पर मूल्यहास, अनुरक्षण निकर्षण और मरीन सवेक्षण व्यय, प्रदूषण नियंत्रण व्यय, प्रदूषण नियंत्रण व्यय, शिपिंग को जल आपूर्ति, नेविगेशनल सहायताओं का प्रचालन और अनुरक्षण, प्रशासन एवं सामान्य व्यय, प्रभावित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा टगों/मूरिंग लांचों/ पाइलट लांच के शुष्क गोदीकरण व्यय और एसपीएम के पोतों के कुल जीआरटी को बांटना पर विचार किया है।

एमआरपीएल और कनारा चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) दोनों ने प्रस्तावित पत्तन देयताओं से 132 प्रतिशत की वृद्धि हो सकती है। एनएमपीटी द्वारा पेश किया गया एकमात्र तर्क है कि एनएमपीटी की पत्तन देयताएं 13-06-2006 से संशोधित नहीं की गई हैं और संशोधन के लिए अतिदेय हैं। एमआरपीएल तथा केसीसीआई की आपत्ति और उस पर एनएमपीटी की टिप्पणियों के बावजूद, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन देयताएं किसी पोत के पत्तन में प्रवेश के लिए एक शुल्क हैं। प्रस्तावित पत्तन देयताओं जैसे एसपीएम प्रचालनों के लिए मरीन सर्वेक्षण, पत्तन संरक्षणता, प्रदूषण नियंत्रण, अभिरक्षा एवं सुरक्षा उपाय के रूप में हारबर पट्रोल, निकर्षण आदि पर पहुंचने के लिए एनएमपीटी द्वारा अब सुविचारित प्रभावित लागत घटक पत्तन देयताओं का अनुमोदित करते समय आदेश सं. टीएएमपी/34/2010- एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी 2012 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पहले से ही लिए गए हैं। एनएमपीटी का मौजूदा दरमान विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी और तटीय पोत के लिए रु. 2.52 प्रति जीआरटी की दर से “जलयानों/स्टीमरों” के रूप में उल्लिखित पोतों की सभी श्रेणियों के लिए एकसमान पत्तन देयताएं पहले से ही निर्धारित करता है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोचीन पत्तन न्यास में भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड (बीपीसीएल-केआरएल) द्वारा शुरू किए गए एसपीएम प्रचालनों के लिए सीओपीटी के दरमान में निर्धारित पत्तन देयताएं पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार एसपीएम में पहुंचने वाले पोतों के लिए लागू की गई हैं। कोलकाता पत्तन न्यास में, पत्तन देयताओं की समान दर हल्दिया तथा कोलकाता में प्रचालनों के लिए वसूल की गई है। इसी प्रकार, पत्तन देयताओं के लिए यही दर अपनी गोदियों में प्रचालनों के लिए मुंबई पत्तन न्यास तथा जवाहर द्वीप पर लागू है जहां मरीन ऑयल टर्मिनल स्थित है। चूंकि पत्तन देयताएं पोतों के प्रवेश के लिए एक शुल्क हैं, इसलिए एसपीएम पोतों हेतु पत्तन देयताओं की दर अन्य पोत श्रेणियों से भिन्न नहीं हो सकती।

(v). इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि अंतिम दर निर्धारण के दौरान भी इस प्राधिकरण ने पत्तन देयता के बारे में एनएमपीटी द्वारा दायर लागत विवरण पर विचार किया है। इस प्राधिकरण ने पत्तन देयता पर एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण पर कुछेक सुस्पष्ट टिप्पणियां की हैं।

अतः पत्तन द्वारा उठाया गया मुद्दा कि प्राधिकरण ने अंतिम आदेश में एनएमपीटी द्वारा दायर लागत विवरण पर विचार नहीं किया है तथ्यपरक स्थिति नहीं दर्शाता है।

- (vi). वर्तमान मामले में, पत्तन के ध्यान में एक बार फिर से यह लाया जाता है कि जनवरी, 2012 में एनएमपीटी के दरमानों का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने 6 जनवरी 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/35/2010- एनएमपीटी में 2012-13 से 2014-15 वर्षों के आकलनों पर सुविचार किया जिसमें विभिन्ना लागत तत्वों के आकलन शामिल थे जिन्हें अब एनएमपीटी द्वारा 2013-14 वास्तविक के आधार पर एसपीएम की पत्तन देयताओं के परिकलन में शामिल किया है। इसलिए, एनएमपीटी को यह पुष्टि और प्रमाणित करने को कहा गया था कि, एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई उक्त प्रक्रिया को देखते हुए, व्ययों की दोहरी गणना नहीं की गई है। पत्तन ने अस्पष्ट उत्तर दिया है कि 2006 से पोत संबंधी प्रभावों में कोई संशोधन नहीं हुआ है। अतः लागत तत्वों की दोहरी गणना का प्रश्न नहीं उठता। पत्तन द्वारा दिया गया कारण कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा उठाये गए विशिष्ट मुद्दे का समाधान नहीं करता।
- (vii). वर्तमान प्रक्रिया में, पत्तन द्वारा चाहे गए अनुसार, पत्तन देयताओं की समीक्षा के उद्देश्य से, एनएमपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह एनएमपीटी कृपया 29 अगस्त, 2013 से 20 मई 2014 को प्रभावी अंतरिम आदेश तक की अवधि में एसपीएम परिचालनों के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं की वृद्धिशील लागत प्रस्तुत करें। तथापि पत्तन ने वही लागत विवरण प्रस्तुत किया जो पहले किया था और उसमें पत्तन द्वारा व्यय की गई वृद्धिशील लागत का ब्यौरा भी नहीं दिया गया।
- (viii). एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत अ.डा.\$ 0.332 की पत्तन देयता दर के लागत परिकलन से यह देखा जाता है कि, पत्तन ने वर्ष 2013-14 में पोत संबंधी कार्यकलाप के अंतर्गत 59.24 करोड़ रु. वार्षिक लेखाओं में सूचित वास्तविक व्यय दर्शाये हैं और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों और शुष्क डॉक व्ययों को संविभाजित किया है और 69.06 करोड़ रु. की कुल राजस्व अपेक्षा का निर्धारण किया है जो वर्ष 2013-14 की कुल जीआरटी 34054755 में परिव्याप्त है और प्रति जीआरटी 20.28 रु. की पत्तन देयता निकाली है (यानी 690650559 रु. / 34054755 जीआरटी) 1 \$अ.डा. = 61 रु. का विनिमय मूल्य लागू करें तो पत्तन विदेशगामी पोत के पहुंचता है (एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन के विश्लेषण पर निम्नलिखित टिप्पणियां की जाती हैं:-
- (क). चूंकि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत परिकलन वार्षिक लेखाओं पर आधारित हैं, वार्षिक लेखे देखे गए। वर्ष 2013-14 के वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गये वास्तविक व्यय से देखा जाता है कि पत्तन ने व्यय की अन्य मदों के साथ लागत परिकलन में पूरा मूल्यहास का 4.76 करोड़ रु., 37.77 करोड़ रु. का अनुरक्षण कर्षया व्यय, 0.52 करोड़ रु. के प्रदूषण नियंत्रण व्यय, नौवहन को 0.50 करोड़ रु. की जलापूर्ति व्यय, 1.84 करोड़ रु. के प्रशासनिक और सामान्य व्यय दर्शाये गये हैं। पत्तन के वार्षिक लेखाओं में ये व्यय पत्तन के संपूर्ण पोत संबंधी व्यय हैं अर्थात् बर्थ किराया सेवाएं, पाइलटेज सेवाएं, लंगर सेवाएं और पत्तन देयता और केवल पत्तन देयता तक सीमित नहीं हैं। अतः एनएमपीटी द्वारा केवल पत्तन देयता के व्ययों के परिकलन के लिए संपूर्ण पोत संबंधी प्रभावों को विचार करने की अपनीय गई पद्धति सही नहीं पायी जाती।
- (ख). अधिक प्रासंगिक मुद्दा यह है कि पत्र 06 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/35/2010-एनएमपीटी में पत्तन के सामान्य दरमान निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण ने लागत की उक्त सभी मदों पर विचार किया, यद्यपि आकलन आधार पर।
- उन्हीं व्ययों पर विचार करना जिन पर एनएमपीटी के पूरे दरमान नियत करते समय विचार किया जा चुका है उन पर एसपीएम परिचालनों की पत्तन देयता निकालने के लिए फिर से विचार करने का अर्थ उन्हीं व्ययों को दो बार अनुमत करना है। पत्तन का तर्क कि पत्तन देयता 2006 से संशोधित नहीं की गई है, उन व्ययों को पत्तन देयता के लिए विचार करना मतलब दोहरी गणना होगा जिसे तकनीकी रूप से सही साबित करना एक वैध तर्क नहीं है।

2012 के उक्त आदेश में, पत्तन देयता की दर इस प्राधिकरण द्वारा अ.डा. \$ 0.143/जीआरटी, एनएमपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित, अनुमोदित की गई थी। जिसमें अन्य मदें भी शामिल थीं और राजस्व की तटस्थ स्थिति बनाये रखते हुए ग्राह्य लागत और 16% प्रतिफल को हिसाब में लिया गया था। अब केवल तक अनुमोदित पत्तन देयता को ठीक करने का अर्थ 16% से अधिक प्रतिफल की अनुमति देता है जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के उपबंधों के अनुरूप नहीं होगा।

एसपीएम परिचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क और पुल बैंक प्रभारों से भिन्न, जिनके लागत परिकलन पत्तन द्वारा व्यय की गई वृद्धिशील लागत को दर्शाते हैं। पत्तन द्वारा पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों को सेवाएं प्रदान करने के लिए व्यय की गई वृद्धिशील लागत, यदि कोई हो, को प्रस्तुत करने में सक्षम नहीं रहा है, जिसके लिए विशिष्ट अनुरोध के बावजूद पत्तन देयता उगाही जा रही है। यहां तक कि केसीसीआई और अन्योंने बताया है कि पत्तन प्रवेश सेवा प्रदान करने के लिए पत्तन ने कोई अतिरिक्त व्यय नहीं किया है। केसीसीआई ने उल्लेख किया है कि पत्तन देयता एसपीएम के लिए वही है जो अन्य सभी भारतीय पत्तनों पर टैंकर जैटियों के लिए है।

- (ix). उक्त को देखते हुए, अ.डा. \$ 0.332/जीआरटी या अ.डा. \$ 0.377/जीआरटी पत्तन देयता निर्धारित करने की पत्तन की दलील का कोई औचित्य नहीं है।
- (x). यहाँ यह कहना भी समीचीन होगा कि एसपीएम के लिए दरों के निर्धारण का अनुमोदन चाहते समय पत्तन ने 24 फरवरी, 2014 के अपने पत्र संख्या टीएएमपी/फिन/रेब/ टीएएमपी/एसपीएम के द्वारा स्वयं यह बताया है कि चूंकि पत्तन देयता एक उगाही है जो पोतों पर प्रभारित की जाती है, इसलिए सामान्य बर्थ पर लागू अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी की दर एसपीएम के लिए भी लागू कर दी जाये। इस प्रकार पत्तन ने उस समय स्वयं पहले यह स्वीकार किया है पत्तन देयता अ.डा. \$ 0.143/जीआरटी होनी चाहिए जैसी पत्तन में अन्य पोतों दर लागू होती है। तथापि, बाद में अप्रैल 2014 के प्रस्ताव में पत्तन ने सीओपीटी में एसपीएम सुविधाओं के लिए नियत दर अपनाने का प्रस्ताव रखा।
- (xi). यहां तक एनएमपीटी द्वारा उठाये गये मुद्दे का संबंध है कि एनएमपीटी की तब प्रचलित पत्तन देयता को चीन पत्तन न्यास सहित आस-पास के अन्य महापत्तनों में प्रभारित दर से कम है, यह कहना है कि एनएमपीटी सहित, प्रत्येक महापत्तन न्यास के दरमान इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार अनुमोदित किये जाते हैं। दरमान इसलिए निर्धारित किये जाते हैं कि महापत्तन न्यास ग्राह्य लागत जमा 16% प्रतिफल प्राप्त कर सकें जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में लागत जमा सूत्र दिया गया है। लागत की स्थिति, यातायात, निवेश दर, निवेश का समय और परिचालन व्यय पत्तन से पत्तन भिन्न-भिन्न होते हैं अतः एनएमपीटी द्वारा किसी एक मद की अलग से तुलना करना, बिना समग्रतावादी दृष्टिकोण के सही नहीं है।

एनएमपीटी का तर्क:

- (ग). सीओपीटी दरों को उनकी समग्रता में अपनाने के लिए एसपीएम सुविधा की अंतरिम दरों का अनुमोदन चाहने का एनएमपीटी का प्रस्ताव 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.12 के उपबंधों के अनुरूप है और उस पर कोचीन पत्तन न्यास की एसपीएम दर को समग्रता में अपनाने का एमआरपीएल की सहमति भी प्राप्त है। तथापि इस प्राधिकरण, ने अपने 20 मई 2014 के अंतरिम आदेश में सीओपीटी की दरों को अपनाते हुए आंशिक रूप से स्वीकृती दी थी। पत्तन देयता को सीओपीटी दर पर अनुमोदित नहीं किया था।

हमारा विश्लेषण :

- (i). प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.12 अनुबद्ध करता है कि जब किसी पत्तन न्यास द्वारा सुविधा चालू की जाती है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है, अनुमत्य प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। अगर ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तुलनीय समीपस्थ पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा।

- (ii). एसपीएम परिचालन 29 अगस्त, 2013 से आरंभ हुए थे। जैसा पहले बताया गया है, उस समय, एसटीएम सुविधा के लिए एनएमपीटी के दरमानों में कोई दर उपलब्ध नहीं थी। एसपीएम पत्तन पर एक नई सुविधा थी, इस प्राधिकरण ने पाया कि एनएमपीटी के 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.12 में नियत उपबंधों के अनुसार कोचीन पत्तन न्यास में समान परिचालनों के लिए निर्धारित दर को एसपीएम के लिए अंतरिम दर के रूप में अपनाने का अनुमोदन चाहने का प्रस्ताव है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने पाइलटेज प्रभारों और पुल बैंक प्रभारों की उगाही के लिए एनएमपीटी के सहमत प्रस्ताव का अनुमोदन विवा पत्तन देयता के जो सीओपीटी के तत्समय प्रचलित दरमानों को अपनाते हुए, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, अंतरिम आधार पर किया।
- जहां तक पत्तन देयता का संबंध है, इस प्राधिकरण ने अंतरिम आदेश के पैरा 4.6 में साफ तौर पर स्पष्ट किया है कि एनएमपीटी के तत्सम विद्यमान अनुमोदित दरमानों में सभी श्रेणी के पोतों के लिए जिन्हें 'जलयान/स्टीमर' के रूप में बताया गया है समान रूप से नियत पत्तन देयताएं पहले ही विद्यमान हैं। पत्तन देयता पोत के प्रवेश का शुल्क होता है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.12 इस नई सुविधा के लिए सुसंगत है। जहां तक पत्तन देयता का संबंध है, पत्तन एसपीएम पोतों को नई सेवा नहीं दे रहा है क्योंकि यह पत्तन में पोत के प्रवेश का एक शुल्क ही तो है।
- जैसा कोचीन पत्तन न्यास स्थित भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड-कोचि रिफाइनरी लिमिटेड (बीपीसीएल- केआरएल) द्वारा आरंभ किये गए एसपीएम परिचालनों के लिए अंतिम प्रशुल्क के निर्धारित में पहले ही कहा गया है कि सीओपीटी के दरमानों में नियत पत्तन देयताएं, पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार, एसपीएम में आने वाले पत्तनों पर लागू की गई थी। कोलकाता पत्तन न्यास में भी हल्दिया और कोलकाता स्थित परिचालनों के लिए पत्तन देयता की वही दर रखी गई है। इसी प्रकार, मुंबई पत्तन न्यास की डॉक और जवाहरद्वीप स्थित, जहां मैरीन तेल टर्मिनल स्थित है, परिचालनों के लिए भी पत्तन देयता की दर वही है। चूंकि पत्तन देयता पोतों के प्रवेश का प्रशुल्क होता है, इसलिए एसपीएम पोत के लिए पत्तन देयता की दर अन्य श्रेणियों के पोतों से भिन्न नहीं हो सकती, जैसा पत्तन ने चाहा है। यहां तक कि एमआरपीएल, केसीसीआई और अन्य प्रयोक्ताओं ने भी समीक्षा आवेदन की कार्यवाही के दौरान कहा है कि एसपीएम सुविधाओं पर पोतों के पत्तन देय और पत्तन बर्थ पर टैंकर पोतों के लिए भारतीय पत्तनों में समान ही होती है।
- (iii). उक्त स्थिति से प्राप्त सूचना और अन्य महापत्तनों से प्राप्त स्थिति भी, ऊपर स्पष्ट किये गए अनुसार, एनएमपीटी द्वारा उठाये गए मुद्दों में एसपीएम पोतों के लिए उनकी स्वयं की दरमानों में निर्धारित पत्तन देयता का अनुमोदन करते समय कोई स्पष्ट त्रुटि नहीं है।
- (iv). पत्तन ने समीक्षा आवेदन में कहा है कि एमआरपीएल ने सीओपीटी दरों को, पूरी तरह से, लागू करने की सममति दी है और इसलिए इस प्राधिकरण को पत्तन देयताओं की समीक्षा के लिए लिखा है और सीओपीटी दरों पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित अनुमोदित करने का अनुरोध किया जाता है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि, इस समीक्षा आवेदन की कार्यवाही के दौरान एमआरपीएल ने कहा कि एमआरपीएल ने एसपीएम के लिए प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के अधिसूचित किये जाने तक अंतरिम तौर पर सीओपीटी दरों को अपनाने की स्वीकृति दी है। एमआरपीएल की इस स्थिति को अंतरिम आदेश के पैरा 2 (v) (ग) में और अंतिम आदेश के पैरा 2 (v) (ग) में भी दर्शाया गया है।
- वास्तव में, समीक्षा आवेदन की कार्यवाही के दौरान, एमआरपीएल ने इस प्राधिकरण को यह अनुरोध किया कि हम एनएमपीटी को प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक वसूले गए पत्तन प्रभारों को तत्काल ब्याज सहित लौटाने का निदेश दें।

एनएमपीटी का तर्क:

- (ध). इस प्राधिकरण द्वारा, आंशिक रूप से सीओपीटी दरों को अपनाते हुए, पारित अंतरिम आदेश से पत्तन को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ा क्योंकि 29.08.2013 से 02.06.2014 के बीच प्राधिकरण के आदेश

के आधार पर सात पोत संबंधी एजेंटों ने 53 पोतों के लिए 29.59 करोड़ रु. की वापसी के दावे ठोक दिये हैं।

हमारा विश्लेषण:

- (i). प्राधिकरण द्वारा 20 मई 2014 को पारित अंतरिम आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी की समीक्षा के लिए न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने उसके 18 अगस्त 2015 के पहले के पत्र के साथ पठित 12 अक्टूबर, 2015 के अपने समीक्षा आवेदन पत्र में कहा है कि इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी की सीओपीटी की पत्तन देखता दरों को अपनाते हुए अ.डा. \$0.377/जीआरटी के प्रस्ताव के स्थान पर एनएमपीटी के दरमानों में उस समय प्रचलित अ.डा. \$ 0.143/जीआरटी की पत्तन देयता दर अनुमोदित की है, जिसके परिणामस्वरूप 29 अगस्त, 2013 से 20 मई 2014 तक की अवधि के लिए 29.59 करोड़ रु. की धन वापसी बनती है। एनएमपीटी 29 अगस्त, 2013 से 20 मई, 2014 तक की अवधि के लिए पत्तन देयता के इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर 29.59 करोड़ रु. की राशि का ब्यौरा दें।
- (ii). इस संबंध में, पत्तन ने अपने 6 जुलाई, 2017 के पत्र के द्वारा बताया कि 29 अगस्त, 2013 से 2 जून, 2014 तक की अवधि के लिए 29.59 करोड़ रु. का ब्यौरा प्रस्तुत है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे का अवलोकन करने पर, यह देखा जाता है कि पत्तन ने 29 अगस्त 2013 से 2 जून, 2014 तक की अवधि के लिए एसपीएम परिचालनों के लिए पत्तन द्वारा एकत्र किये गए 'पत्तन संबंधी प्रभारों' को प्रस्तुत ब्यौरा 29.59 करोड़ रु. की वापसी राशि दर्शाता है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्यौरा यह स्थापित नहीं करता है वापसी की पूरी राशि 29 अगस्त 2013 से 2 जून, 2014 तक की अवधि के पत्तन देयताओं के संबंध में उठी वापसी की राशि है।
- (iii). एमआरपीएल सिजने एसपीएम में निवेश किया है, ने अपने 13 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा यह बताया है कि एनएमपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन की प्रतीक्षा में, एसपीएम के आरंभ होने की तारीख से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम दरों से उच्च दरों की वसूली की है। एनएमपीटी ने एमआरपीएल के कथत का खंडन नहीं किया है। इसी प्रकार, केसीसीआई ने अपने 3 सितंबर, 2016 के पत्र में बताया है कि एसपीएम की अनुमोदित दरों की प्रतीक्षा में, एनएमपीटी ने, अंतरिम आधार पर, पाइलटेज अ.डा. \$ 1.760 प्रति जीआरटी और टग किराया प्रभार अ.डा. \$ 1761.64 प्रति घंटा निर्धारित किये, जिन्हें प्रयोक्ताओं की भुगतान करने के लिए कहा गया जबकि अंतरिम दरें पाइलटेज के लिए अ.डा. \$ 0.4259 प्रति जीआरटी और टग किराया प्रभार अ.डा. \$ 606.56 प्रति घंटा थी। हमें इस संबंध में एनएमपीटी की प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई। एमआरपीएल और केसीसीआई द्वारा किये गए इन कथनों से पता चलता है कि संसूचित वापसी के दावे न केवल पत्तन देयता के बारे में हैं बल्कि पाइलटेज और टग किराया प्रभारों से संबंधित भी हैं।
- (iv). पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे में 29 अगस्त 2013 से 2 जून, 2014 तक की अवधि के लिए पोतों के कुल जीआरटी का उल्लेख नहीं किया गया है। एनएमपीटी द्वारा 29 अगस्त 2013 से 2 जून, 2014 तक की अवधि के लिए पोतों की संख्या 53 बतायी गई है। पत्तन द्वारा पोत वार जीआरटी के अभाव में, पत्तन द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण के समय प्रस्तुत औसत जीआरटी पर सुविचार किया गया जो 77867 निकलती है। अतः 53 पोतों की कुल जीआरटी 4126951 बनती है। 29 अगस्त 2013 से 2 जून, 2014 तक की अवधि की औसत विनियम दर \$1 अ.डा. 61.72 रु. है। अंतरीय पत्तन देयताओं अर्थात् पत्तन द्वारा एकत्रित अ.डा. \$ 0.377 की तुलना में तत्समय प्रचलित एनएमपीटी की पत्तन देयताओं अ.डा. \$ 0.143 / जीआरटी के बीच अंतर पर विचार करते हुए, जैसा अंतरिम और अंतिम आदेश में अनुमोदित की गई हैं और 53 पोतों का कुल जीआरटी और 29.08.2013 से 02.06.2014 की अवधि की औसत विनियम दर लागू करते हुए अर्थात् एक अ.डा. 1 = 61.72 रु. पत्तन द्वारा एकत्र अतिरिक्त राजस्व 5.96 करोड़ रु. बनता है जो करोड़ रु. जैसा कि पत्तन ने बताया है कि समग्र रूप से पोत संबंधी प्रभारों के लिए है। इस संबंध में की गई गणना को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

29.08.2013 से 02.06.2014 की अवधि में पोटों की कुल संख्या, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत	कुल जीआरटी (53 पोट * औसत जीआरटी/पोट 77867)	एनएमपीटी द्वारा अपने 2.4.2014 के पत्र के अनुसार प्रस्तावित अंतरिम पत्तन देयता सीओपीटी दर के अनुसार अ.डा./जीआरटी	20.05.2014 के आदेश टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी के अनुसार पत्तन देयता दर (अंतरिम आदेश अ.डा./जीआरटी)	दर में अंतर (अ.डा. में)	29.08.2013 से 02.06.2014 की अवधि में पत्तन द्वारा एकत्र किये गए राजस्व में अंतर (अ.डा. 9.234 रु. X 61.72 रु. X 4126951 जीआरटी)
53	4126951	0.377	0.143	0.234	59603407
पत्तन देयता से अंतरीय राजस्व (रु. करोड़ में) 5.96					5.96

[टिप्पणी: चूंकि परिकलन औसत जीआरटी पर आधारित है 53 पोटों की वास्तविक जीआरटी के आधार पर 5.96 करोड़ रु. की राशि परिवर्तन अधीन है। 5.96 करोड़ रु. एक सांकेतिक राशि है।

(v). जहां तक एनएमपीटी द्वारा उठाये गए इस मुद्दे का प्रश्न है कि प्रयोक्ताओं द्वारा वापसी के दावे पत्तन के लिए मुश्किल खड़ी कर रहे हैं यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यासों और उन पर प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों के दरमान नियत करने का अधिदेश है। अंतरिम के साथ-साथ अंतिम आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन देयताओं के बारे में दिये गए अनुमोदन के बारे में विस्तार से बताया गया है।

इस प्राधिकरण द्वारा अपने अंतरिम आदेश में अनुमोदित पत्तन देयता की समीक्षा के लिये एनएमपीटी के तर्कों पर विश्लेषण से देखा जा सकता है, एनएमपीटी द्वारा पत्तन देयता की समीक्षा के लिये रिकार्ड में किसी अशुद्धि का उल्लेख नहीं किया है।

एमआरपीएल ने वर्तमान कार्यवाही में बताया है कि मई 2014 का अंतरिम आदेश सही है। केसीसीआई, एमआरपीएल और एमएसएए ने इस प्राधिकरण को यह अनुरोध किया है कि पत्तन द्वारा एकत्र की गई अतिरिक्त राशि एनएमपीटी को लौटाने का निदेश दें। जैसा कि एमएसएए और केसीसीआई ने सही उल्लेख किया है कि अंतरिम आदेश में अनुमोदित पत्तन देयताओं की दर की समीक्षा के लिए एनएमपीटी का समीक्षा आवेदन मुख्यतः इस प्राधिकरण के अंतरिम आदेश के अनुसार पत्तन द्वारा दरों को लागू करने के कारण उठी वापसी राशि के संबंध में किया गया है। वापसी का मुद्दा पूर्णतः संबंधित पत्तन न्यास के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत आता है।

(viii). एनएमपीटी का समीक्षा आवेदन मूलतः परिचालनों के आरंभ होने की तारीख से अंतरिम आदेश के पारित होने की तारीख तक यानी 29 अगस्त 2013 से 19 मई, 2014 तक प्राधिकरण द्वारा पारित अंतरिम आदेश में अनुमोदित अ.डा. \$ 0.143 प्रति जीआरटी की पत्तन देयता की समीक्षा करके पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अ.डा. \$ 0.377 प्रति जीआरटी की सीओपीटी की दर को अनुमोदित करने के लिए था। बाद में एनएमपीटी ने 27 जनवरी, 2017 के अपने पत्र के द्वारा इस प्राधिकरण को अगस्त 2013 से पत्तन देयता अ.डा. \$ 0.332/ जीआरटी की अपनायी गई दर को अनुमत करने का अनुरोध किया था और अंतरिम आदेश और परिणामी अंतिम आदेश को तदनुसार संशोधित करने का था।

अ.डा. \$ 0.332 की पत्तन देयता का अनुमोदन इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत किया गया है। अतः इन दरों को 29 अगस्त, 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव नहीं दिया जा सकता क्योंकि इस समय अ.डा. \$ 0.143/जीआरटी की पत्तन देयता दर प्रभाव में थी जिसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुरूप निर्धारित किया गया था।

(ix). पत्तन ने एसपीएम परिचालनों अंतिम दर के निर्धारण के संबंध में 2 जुलाई 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी के पैरा 16 (xi) का एक भाग उद्धरित किया है और कहा है कि पारित अंतिम आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यह मुद्दा उठाया है कि “हालांकि प्रतिशतता के मामले में अंतर दिखाई देता है, अस्थायी दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर एक वर्ष के लिए राजस्व अनुमान की गणना 66 सं. के पोट यातायात पर

आधारित है और गणना में यथा सुविचारित जीआरटी पैरामीटर तथा टग घंटे दर्शाते हैं कि पूर्ण रूप में भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं है जिससे पत्तन को मुश्किल हो।" सही नहीं है।

एसपीएम के लिए अंतिम दर का अनुमोदन करते समय, उक्त पैरा में यह कहा गया था कि एसपीएम परिचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पत्तन देयता और घाट शुल्क प्रभार वहीं हैं जो मई 2014 में अंतरिम रूप से अनुमोदित प्रशुल्क में अनुमोदित किये गए हैं। अंतरिम दर और अंतिम दर में एकमात्र अंतर पाइलटेज प्रशुल्क और पुल बैंक प्रभारों से संबंधित है, क्योंकि ये दोनों ही एसपीएम में पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत आते हैं। जहां तक पाइलटेज प्रशुल्क का संबंध है, आदेश का उक्त पैरा बताया है कि अनुमोदित दर अंतरिम दर से 41.00% कम है और पुल बैंक परिचालनों के लिए यह इस प्राधिकरण द्वारा मई 2014 के आदेश में अनुमोदित अंतरिम दर की अपेक्षा 104.54% अधिक है। हालांकि प्रतिशतता के मामले में अंतर दिखाई देता है, अस्थायी दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर एक वर्ष के लिए राजस्व अनुमान की गणना 66 सं. के पोत यातायात पर आधारित है और गणना में यथा सुविचारित जीआरटी पैरामीटर तथा टग घंटे दर्शाते हैं कि पूर्ण रूप में भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं है जिससे पत्तन को मुश्किल हो। पत्तन ने यह कथन करते समय कि यह सभी नहीं है, अपने आंकड़ों से इसे प्रमाणित नहीं किया है। अंतरिम दरों और जुलाई 2015 के आदेश में अनुमोदित दरों और 66 नग के पोत यातायात पर आधारित राजस्व आकलन और जीआरटी प्रतिमान तथा जुलाई, 2015 में यथासुविचारित टग घंटे का विस्तृत विवरण यह दर्शाता है कि निरपेक्ष निबंधनों में विचलन इतने महत्वपूर्ण नहीं है कि इन संबंध में पत्तन के लिए मुश्किल खड़ी कर दें; संलग्न है।

- (x). (क). एनएमपीटी द्वारा एक और मुद्दा उठाया गया है जो एसपीएम परिचालनों के लिए मई 2014 और जुलाई 2015 में क्रमशः अंतरिम और अंतिम दरों के निर्धारण से संबंधित नहीं है, जिस पर नीचे चर्चा की जाती है:-

एनएमपीटी ने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत फरवरी 2016 में पारित आदेश का उल्लेख करते समय यह कहा है कि सूचकांकन एसपीएम की अंतिम दर के नियतन के लिए भी समान रूप से लागू होना चाहिए, क्योंकि प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव 2013-14 के वास्तविकों पर आधारित है। पत्तन ने इस प्राधिकरण को एसपीएम की अंतिम दर निर्धारित करते समय वर्ष 2014-15 के लिए 6% द्वारा और फिर वर्ष 2015-16 के लिए 3.82% पर सूचकांकित करके आशोधित आदेश पारित करने का अनुरोध किया है।

यह मामला एसपीएम के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित अंतरिम आदेश से संबंधित नहीं है जिसके लिए पत्तन ने समीक्षा आवेदन दायर किया है। तथापि, यह बताया जाता है कि प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार पत्तन को वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वास्तविक (ग्राह्य) व्यय + 16 % प्रतिफल के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा का आकलन करना होता है। उक्त प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार पत्तन को आकलित एआरआर के भीतर अपने स्वयं के दरमान निकालने की शिथिलता प्राप्त है। जैसा 27 फरवरी, 2016 के सामान्य संशोधन आदेश के पैरा 18 (v) में दी गई सारणी में दर्शाया गया है, 2011-12 से 2013-14 के वास्तविकों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण किया गया है। आकलित एआरआर को वर्ष 2014-15 के लिए 6% पर सूचकांकित किया गया है और वर्ष 2015-16 के लिए 3.82% पर और सूचकांकित एआरआर 353.13 करोड़ रु. है। चूंकि प्रशुल्क नीति 2015 के अंतर्गत सामान्य दरमानों का नियतन फरवरी, 2016 में किया गया था, एआरआर में सूचकांकन वर्ष 2013-14 को कवर करते हुए, तीन वर्षों के लिए पहले ही कलमबद्ध कर दिया गया है। पत्तन ने उन दरमानों को उठाया है जिसमें एमपीएल की दरें शामिल हैं। प्रस्तावित दरों पर पत्तन का राजस्व आकलन 350.19 करोड़ रु. है जिस पर पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित सुविचार किया गया है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा उल्लिखित सूचकांकन का मामला एआरआर में पहले ही कलमबद्ध किया जा चुका है। जहां तक एसपीएम प्रशुल्क के सूचकांकन का संबंध है, यह सामान्य संशोधन आदेश के पैरा 16 (xxi) द्वारा शासित होता है, जो निष्पादन मानको से संबद्ध है।

- (ख). एनएमपीटी द्वारा उठाया गया एक और मुद्दा कि प्राधिकरण ने अपने 2 जुलाई 2015 के अंतिम आदेश में एसपीएम परिचालनों के लिए अनुमोदित दरों की वैधता को संशोधित किये जाने वाले दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्य किया है और एसपीएम के उक्त प्रशुल्कों की समीक्षा भविष्य में पत्तन के दरमानों के सामान्य संशोधन के साथ ही जायेगी। पत्तन ने कहा है कि पत्तन का यह आदेश पूर्णतः अन्यायपूर्ण है और इससे पत्तन को मुश्किल और अन्याय का सामना करना पड़ रहा है।

इस प्राधिकरण के जुलाई 2015 के आदेश के पैरा 16 (xii) में दिये गए कारणों से एसपीएम दरों की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित किये जाने वाले सामान्य दरमानों की वैधता के साथ सह-समाप्य की गई है ताकि इन प्रशुल्कों की समीक्षा भविष्य में एनएमपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के साथ-साथ एक बार में ही हो जाये। एनएमपीटी के दरमानों का सामान्य संशोधन 27 फरवरी 2016 के इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/20/2015- एनएमपीटी के द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसमें एसपीएम के लिए पत्तन देयता के संशोधन अ.डा. \$ 0.332/जीआरटी /प्रवेश, जैसा अन्य पोत श्रेणियों के लिए प्रस्ताव किया गया था, अनुमोदित किया गया जो इस प्राधिकरण के जुलाई 2015 के निर्णय के अनुरूप था। जहां तक एसपीएम के लिए पाइलटेज शुल्क और पुल-बैक परिचालनों का संबंध है, पत्तन का प्रस्ताव पूर्ण रूप से अनुमोदित किया गया था। एनएमपीटी ने हमेशा प्रशुल्क नीति 2005 या 2015 के अनुसार ग्राह्य लागत + 16% प्रतिफल को स्वीकार किया है। अतः एनएमपीटी द्वारा उठाया गया पत्तन को मुश्किल और अन्याय का मुद्दा कोई आधार नहीं रखता।

20. एनएमपीटी के ऊपर दिये गए तर्कों पर विस्तृत विश्लेषण को देखते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा अंतरिम आदेश अथवा उस मामले में अंतिम आदेश में अनुमोदित पत्तन देयताओं की दर की समीक्षा के एनएमपीटी द्वारा दायर समीक्षा आवेदन में कोई योग्यता नहीं पाई गई है। समीक्षा आवेदन मुख्यतः प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा पत्तन द्वारा एकत्र किये गए अतिरिक्त प्रशुल्कों की राशि की वापसी के दावों के कारण उठाया गया है।

21. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा एसपीएम के लिए 20 मई 2014 के अंतरिम आदेश और 24 जून 2015 के अंतिम आदेश में अनुमोदित पत्तन देयता की अ.डा. \$ 0.143/जीआरटी दर की समीक्षा के लिए एनएमपीटी के 12 अक्टूबर, 2015 के समीक्षा आवेदन में किया गया अनुरोध इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार नहीं किया जाता।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./284/17]

अनुलग्नक

अंतरिम आदेश और जुलाई, 2014 के अंतिम आदेश में अनुमोदित टग किराये और पाइलटेज के राजस्व आकलन का विवरण

क्र.सं.	विवरण	अंतिम आदेश में यथासुविचारित पोतों की संख्या	कुल जीआरटी अंतिम आदेश में यथासुविचारित	20 मई 2014 का आदेश संख्या टीएएमपी/17/2014- एनएमपीटी		प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित		वृद्धि/ कमी (% में)
				अंतरिम दर	अंतरिम दर पर राजस्व आकलन	अंतिम आदेश में अनुमोदित दर अ.डा.\$/ जीआरटी	अंतिम दर पर राजस्व आकलन	
I.	पाइलटेज शुल्क							
(क)	अंतिम आदेश में यथासुविचारित पोतों की कुल संख्या और जीआरटी का आकलन	66	5130000	0.4259	138760903.17	0.2515	81940284.45	-74.85%
(ख)	पाइलटेज से कुल राजस्व आकलन (रु. करोड़ में)				13.88		8.19	-40.95%
II	टग किराया प्रभार							

क्र.सं.	विवरण	अंतिम आदेश में सुविचारित पोतों की संख्या	कुल घंटे अंतिम आदेश में यथा सुविचारित	अंतरिम दर अ.डा.\$/ टग घंटा	अंतरिम दर पर राजस्व आकलन	अंतिम आदेश में अनुमोदित दर अ.डा.\$/ टग घंटा	अंतिम दर पर राजस्व आकलन	वृद्धि/ कमी (% में)
(ख)	अंतिम आदेश में किए गए विचारानुसार कुल टग घंटों के लिए टग किराया प्रभार से आने वाले राजस्व का अनुमान	\$	1690.50	606.56	6,51,22,498.58	1240.63	13,31,99,097.57	104.54%
(ग)	टग किराये से कुल राजस्व आकलन (रु. करोड़ में)				6.51		13.32	
III	इस बीएम पोतों से पाइलटज शुल्क और टग किराया प्रभारों से विदेशगामी पोत से कुल राजस्व आकलन				20.39		21.51	5.52%
IV	अंतरिम आदेश और अंतिम आदेश में अनुमोदित दरों पर राजस्व में अंतर (रु.करोड़ में)						1.13	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th October, 2017

No. TAMP/88/2016-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of an Application dated 12 October 2015 from New Mangalore Port Trust (NMPT) for review of rate of port dues approved by this Authority in the Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 on the proposal of NMPT for fixation of provisional rates for handling of vessels at Single Point Mooring (SPM) facility at NMPT and port dues approved in the final Order dated 02 July 2015 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/88/2016-NMPT

New Mangalore Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of September 2017)

This case relates to an Application dated 12 October 2015 from New Mangalore Port Trust (NMPT) for review of Order passed by this Authority on the proposal of NMPT for fixation of provisional rate of port dues effective from the date of commencement of the commercial operations i.e. 29 August 2013 for handling of vessels at Single Point Mooring (SPM) facility at NMPT. SPM is a new facility created at the NMPT by the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) for handling its crude at SPM.

2. The NMPT vide its letter dated 2 April 2014 sought approval of the following rates on provisional basis totally adopting rates prescribed in the then existing Scale of Rates of Cochin Port Trust (COPT) for SPM operations backed by the consent letter of Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) dated 25 March 2014.

(a).	Port Dues	@US \$ 0.377 per GRT
(b).	Pilotage Charges	@US \$ 0.4259 per GRT
(c).	Wharfage	₹25/- per MT
(d).	Tug Hire Charges	@US \$ 0606.56 per GRT

3. This Authority has passed an Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 approving rates on provisional basis for the SPM facility with retrospective effect from the date of commencement of the commercial operations i.e. 29 August 2013. The said Order was notified in the Gazette vide Gazette no.186 dated 20 June 2014. The provisional rates approved by this Authority in the said Order are as follows:

Sr. No.	Particulars	Unit of levy	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
(1).	Port dues	Rate per GRT	0.143	2.32
(2).	Pilotage fees for SPM operations	Rate per GRT	0.4259	11.69
(a).	Upto 30000 GRT			
(b).	30001 GRT to 60000 GRT			
(c).	60001 GRT and above			
(3).	Hire charges for tugs for SPM operations	Rate per tug hour or part thereof	606.56	16645.00
(4).	Wharfage on crude oil at SPM	Rate per MT	25.00	25.00

4.1. As can be seen from the first table, the NMPT had proposed to adopt the port dues of US\$0.377 per GRT per entry for foreign-going vessel as per the port dues prescribed in the then existing Scale of Rates of the COPT. Port dues is a fee for entry of vessel into the port. At the COPT, the port dues for Crude oil tankers visiting SBM has been prescribed at par with the port dues for tanker vessels at the berths. The then existing Scale of Rates of NMPT prescribed uniform port dues for all categories of vessels. Since port due is a fee for entry of the vessel and following the analogy followed in COPT, it was found appropriate to prescribe port dues for SPM vessel at par with port dues applicable in the existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. US\$ 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 Per GRT per entry for coastal vessel. (Reference Para 4.6 of Order dated 20 May 2014)

4.2. Ordinarily, the rates approved by this Authority have prospective effect. The NMPT had, however, sought approval of the final (proposed) rate from August 2013 i.e. from the commencement of the SPM operations. This Authority while approving the provisional rate adopting the rate of COPT as proposed by the NMPT had stated that if, at the time of fixation of final rate, it is found that adoption of COPT rates on provisional basis will cause hardship to the port, then fixation of final rate will be dealt with in an appropriate manner following Clause 2.12 of the 2005 tariff guidelines. Clause 2.12 states as follows "*When a new facility is commissioned or existing facilities are privatised by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation where after revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. If it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations.*"

4.3. The provisional rates were approved with retrospective effect from the date of commencement of the commercial operations i.e. 29 August 2013 for a period of one year from 29 August 2013 or till the effective date of implementation of the Order disposing of the proposal filed by NMPT for fixation of final rate for SPM, whichever is earlier.

5. With reference to the above said Order approving provisional rates for SPM, the NMPT vide its letter no.PT/FIN/REV/SOR/SPM/2013-14 dated 04 August 2014, 18 August 2015 and 03 September 2015 has made submissions. The main submissions made by the NMPT are summarized below:

- (i). The Order passed for fixation of provisional rates for SPM facility at NMPT is not in conformity with the proposal filed by NMPT and the consent letter furnished by MRPL. NMPT had filed the proposal seeking approval for adoption of Cochin Port Trust rates in totality on provisional basis for handling vessels at SPM facility. However, orders have been passed with modification by prescribing the rate for Port dues @ US \$ 0.143 per GRT as prevailing in the SOR of NMPT instead of COPT rates for Port dues @ US \$ 0.377 per GRT.
- (ii). The rate of Port dues of NMPT has not been revised from 2006 onwards. The NMPT has sent a modified proposal with detailed calculations for SPM operations to the Authority vide letter dated 21 July 2014. The modified proposal of NMPT seeks approval of rates for SPM facility which are higher than the provisional rates notified by the Authority. The provisional rates notified by the Authority is resulting in some refunds to be made to the parties for vessel related operations at SPM.
- (iii). The proposal filed by NMPT seeking approval for the interim rate for SPM operations adopting COPT rates in totality is in line with the provisions prescribed in clause 2.12 of 2005 guidelines and also has the consent of MRPL.
- (iv). The interim Order passed by partially adopting COPT rates has brought great hardship to the port as an amount of ₹29.59 crores has been claimed as refund by seven Vessel related agents for the 53 vessels for the period between 29.8.2013 to 26.5.2014 based on the Authority's interim Order.
- (v). The port has not given any refund claimed by the above said parties during July 2014. In this context, the conclusion given by the Authority in the final Order passed Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 2 July 2015 stated that *"though in terms of percentage there appears to be gap a working of revenue estimation for a year at the provisional rates and at the rates approved by the Authority based on the vessel traffic of 66 nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the calculation shows that the variations in absolute terms is not significant as to cause hardship to the port."* is not correct.
- (vi). The Order may be reviewed to accord approval for adoption of the rates of COPT provisionally in totality by restoring the rates for Port dues as prevailing in the SOR of COPT till the final rates are determined. Refund any amount due will be only after the final rates are determined by the Authority for SPM activities.

6. The NMPT filed a proposal dated 14 March 2014 for fixation of final rates for SPM operations along with detailed cost calculation. Subsequently, the port revised its proposal vide its letter dated 21 July 2014 and further revised proposal dated 11 February 2015. The NMPT also stated that the SPM operations have started from 29 August 2013 and therefore, it has requested that the proposal may be made effective from 29 August 2013 onwards.

7. The summary of the rates proposed by the NMPT in the revised proposal along with the rates initially proposed as well as the rates provisionally approved by this Authority in its Order dated 20 May 2014 is tabulated below:

Sl. No.	Item	Rates proposed by NMPT in its original proposal Dated 2 April 2014 for provisional rate	Provisional Rates approved by this Authority vide Order dated 20 May 2014 (based on COPT rates proposed by NMPT except for port dues)	
(i).	Wharfage charges	₹25/ tonne	Foreign	Coastal
			₹25.00 per MT	₹25 per MT
(ii).	Vessel related charges			
	(a).	Pilotage charges	Foreign	Coastal
		(a). Upto 30,000 GRT	US \$ 0.4259 per GRT	₹11.69 per GRT
		(b). 30,001 to 60,000 GRT		

	(c). 60,001 GRT and above			
	(b). Pull back Tug Hire charges	US \$ 606.56 per Hour	US \$ 606.56 per tug hour or part thereof	₹16645.00 per tug hour or part thereof
	(c). Port dues	US \$ 0.377 per GRT	US \$ 0.143 per GRT (as against US \$ 0.377 of COPT rate proposed by the port)	₹2.32 per GRT

8. This Authority had passed a speaking Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 2 July 2015 approving final rates for handling of vessels at SPM facility at NMPT. The said Order was notified by this Authority vide Gazette No.256 dated 22 July 2015. The final rates approved by this Authority in the said Order are as follows:

Sr. No.	Particulars	Unit of levy	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
(1).	Port dues	Rate per GRT	0.143	2.32
(2).	Pilotage fees for SPM operations	Rate per GRT	0.2515	9.58
(a).	Upto 30000 GRT			
(b).	30001 GRT to 60000 GRT			
(c).	60001 GRT and above			
(3).	Tugs Hire charges for SPM operations	Rate per tug hour or part thereof	1240.63	47275.45
(4).	Wharfage on crude oil at SPM	Rate per GRT	₹25.00	₹25.00

9.1. The final wharfage rate and port dues approved by this Authority for SPM operations are same as approved provisionally in May 2014. The only difference in the provisional rate and final rate is in respect of pilotage fee and pull back charges both of which fall under vessel related operations at the SPM. As regards pilotage fee, the rate approved is found to be 41.00% lower than the provisional rate and for pull back operations it is 104.54% higher than the provisional rate approved by this Authority in May 2014 Order. Though in terms of percentage there appeared to be a gap, a working of revenue estimation for a year at the provisional rate and at the rate approved by this Authority based on the vessel traffic of 66 nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the calculation showed that the variation in absolute terms is not significant to cause hardship to the port. The final rates for SPM operations were, therefore, given effect prospectively after expiry of 30 days from notification of the Order in the Gazette i.e. from 21 August 2015. The provisional rates approved by this Authority from 29 August 2013 or from the date of commencement of operation of SPM, whichever is earlier, and levied by the COPT till the final rates approved came into effect was regularized as such. The period of validity of the provisional rates approved in the Order dated 20 May 2014 stood modified to this extent.

9.2. A summary of the rates proposed by NMPT vide its proposal dated 2 April 2014, provisional rates approved by this Authority by Order dated 20 May 2014 for the period from 29 August 2013 to 20 August 2015, revised rates proposed by NMPT by its proposal dated 21 July 2014 and final rates approved by this Authority by Order dated 2 July 2015 for the period from 21 August 2015 to 12 May 2016 is tabulated below for ease of reference:

Sl. No.	Item	NMPT	TAMP	NMPT	NMPT	TAMP
		Rates proposed by NMPT in its original proposal dated 02 April 2014	Provisional Rates approved by the Authority vide Order dated 20 May 2014 (based on COPT rates proposed by NMPT except for port dues)	Revised Proposal dated 21 July 2014	Final revised proposal dated 11 February 2015	Final Rates approved by the Authority vide Order dated 02 July 2015 <u>20.08.2015 to 12.05.2016</u>

			for provisional rate	29.08.2013 to 19.08.2015							
(i).	Wharfage charges		₹25 per tonnes	Foreign	Coastal		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	
				₹25.00 per MT	₹25 per MT	₹46.03 per GRT	₹35.00 per MT	₹35 per MT	₹25.00 per MT	₹25 per MT	
(ii).	Vessel related charges										
	(a).	Pilotage charges	US \$ 0.4259 per GRT	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
		(a). Upto 30,000 GRT		US \$ 0.4259 per GRT	₹11.69 per GRT	US\$1.92 subject to minimum US\$ 5760 per GRT	₹70.21 per GRT subject to minimum of ₹210360/-	US \$ 0.3228 per GRT	₹11.59 per GRT	US \$ 0.2515 per GRT	₹9.58 per GRT
		(b). 30,001 to 60,000 GRT				US\$ 57600 + \$ 1.54 per GRT over 30,000 GRT	₹2106300 + ₹56.37 per GRT over 30,000 GRT				
		(c). 60,001 GRT and above				US\$ 103800 + \$1.36 per GRT over 60,00 GRT	₹3795600 + ₹49.66 per GRT over 60,000 GRT				
	(b).	Pull back Tug Hire charges	US \$ 606.56 per Hour	US \$ 606.56 per tug hour or part thereof	₹16645.00 per tug hour or part thereof	Foreign @ US \$5345 per tug / hour US\$ 1.57 per GRT	Coastal ₹1,95,537 per tug / hour ₹57.55 per GRT	Foreign @ US \$1693 per tug / hour or part thereof	Coastal ₹61966 per tug / hour or part thereof	Foreign @ US \$1240.63 per tug / hour or part thereof	Coastal ₹47,275.45 per tug / hour or part thereof
	(c).	Port dues	US \$ 0.377 per GRT	US \$ 0.143 per GRT (as against US \$0.377 of COPT rate proposed by the Port)	₹2.32 per GRT	Foreign @ US \$ 0.377 per GRT	Coastal Not indicated	Foreign @ US \$ 0.332 per GRT	Coastal ₹12.17 per GRT	Foreign US \$ 0.143 per GRT	Coastal ₹2.32 per GRT

10. Subsequent to its Application dated 4 August 2014, 18 August 2015 and 3 September 2015 making its request for approval of Port dues at US\$ 0.377 per GRT, the NMPT vide its letters dated 7 October 2015 and 12 October 2015 has made submissions. The NMPT has reiterated in its letter dated 7 October 2015, the points already made in its letter dated 3 September 2015; hence those points are not repeated here again. The submissions made by the NMPT in its letter dated 12 October 2015 are summarised below:

- (i). The SPM was commissioned w.e.f. 29 August 2013 and at that time no prevailing rates were available in the SOR of NMPT for SPM facilities. Therefore, as provided under clause 2.12 in the guidelines of 2005 for fixation of tariff, NMPT requested TAMP for fixation of rates adopted in Cochin Port Trust in totality. This was also accepted by MRPL through a consent letter.
- (ii). TAMP passed an interim order on 20 May 2014 and accepted the provisional rates except Port Dues.
- (iii). In the final order dated 2 July 2015 at para 16(xi), it is stated that the final rate for SPM operations is, therefore, given effect prospectively. The rate approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. The provisional rate approved by the Authority from 29 August 2013 or from the commencement of operation of SPM, whichever is earlier and levied by the COPT till the final rates approved in this Order come into effect is regularized as such. The period of validity of the provisional rates approved in the Order dated 20 May 2014 stands modified to this extent.

- (iv). Based on the above order, the shipping agents have made a claim for refund of port dues collected. The refund amount comes close to ₹29 crores.
- (v). NMPT would like to make representation to the TAMP on the following grounds.
- (vi). Relevant clause from Guidelines for fixation of tariff, 2005 is reproduced here below:
 "2.12. When a new facility is commissioned or existing facilities are privatized by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation where the revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. If it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations."
- (vii). From the above it can be seen that as per guidelines, if comparable tariff is not available in the port, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. Accordingly the Port submitted a detailed cost based proposal for fixation of tariff for SPM operations / facility.
- (viii). Further, TAMP has, after realizing the practicality of adoption of rates, made provision in the order to address the hardship that may occur both to operator as well as Port.
- (ix). Para 4.8 of the provisional Order dated 20 May 2014 is reproduced below:
"4.8 Ordinarily, the rates approved by this Authority have prospective effect. But in the instant case, though the NMPT commenced commercial operations at SPM in August 2013, in the absence of any proposal from the port's side well ahead of commencement of operation, there is no rate approved for the various SPM related services like pilotage, tug hire etc., offered by the port. Thus, a fait accompli situation is arisen before this Authority for prescribing the rate from the date of commercial operations at SPM. That being so, this Authority approves the provisional rates for SPM operations retrospectively from the date of commencement of commercial operations at SPM i.e. 29 August 2013 as reported by the NMPT and confirmed by MRPL. Clause 2.12. of the 2005 tariff guidelines while allowing to adopt the tariff of nearby port for comparable services for an initial period of one year, also stipulates that if, it is established that adoption of existing tariff would cause hardship to the operator, in view of higher level of investment made, then in that case the cost based final tariff would be allowed right from commencement of the operation, thus, if at the time of fixation of final rate it is found that adoption of COPT rates on provisional basis will cause hardship to the port, then fixation of final rate will be dealt with in an appropriate manner following Clause 2.12 of the 2005 tariff guidelines. Clause 2.12 of the tariff guidelines allows the interim tariff arrangement for period of one year. Hence, the said provisional rates are approved for a period of one year from 29 August 2013 or till the effective date of implementation of the Order disposing of the proposal filed by NMPT for fixation of final rate for SPM, whichever is earlier."
- (x). As stated earlier, this Order is causing hardship to the port as huge financial outgo will be there from port. Port is already going through a bad phase of lower traffic and resultant lower income, port would like to request TAMP to kindly review its decision in respect of port dues.
- (xi). Port has already made a submission that there was no revision of Port dues for the past 5 tariff cycles and other Vessels Related Charges for the past 2 tariff cycles. Therefore, considering that rate as per clause 2.12 of Guideline for fixation of tariff, 2005 is in our opinion not fair. TAMP's attention is drawn to the tariff proposed by NMPT for Port Dues as per TAMP guidelines 2005 which works out to USD 0.332 per GRT which is more by 130% of existing tariff. Therefore, totally ignoring this rate may not be fair.
- (xii). The TAMP Order has made the interim rates applicable from the date of commencement of SPM operations i.e., 29.8.2013 and the rates of port dues have not been revised. Therefore there is demand from the shipping agents to refund the port dues charged to them as per COPT rates as per clause 2.12.

- (xiii). Therefore, it is again requested that TAMP take a considered view in this matter and issue the amendment to the order accordingly.
- (xiv). The application of rates should be as follows:

Sr. No.	Actual TAMP Order	To be modified
(i).	Fixation of provisional rate vide TAMP Order no.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014	Fixation of modified provisional rate dated ----- adopting COPT's SPM rate in totality from 29 August 2014 to 20 August 2015.
(ii).	Fixation of provisional rate on port dues – USD 0.143 per GRT vide Clause no.4.6 of above Order.	Fixation of modified provisional rate on port dues – USD 0.377 per GRT vide Clause no.4.6.
(iii).	Fixation of Final rate vide TAMP Order no.TAMP/17/2014-NMPT dated 27/28 July 2015 Clause no.16 (xi) – The provisional rate approved by this Authority from 29 August 2013 or from the commencement of operation of SPM, whichever is earlier, and levied by the COPT till final rates approved in this Order comes into effect is regularized as such. The period of validity of the provisional rates approved in the Order dated 20 May 2014 stands modified to this extent.	Fixation of modified final Order under Clause no.16 (xi) – The modified provisional rate approved by this Authority from 29 August 2013 or from the commencement of operation of SPM, whichever is earlier, and levied by the COPT till the final rates approved in this Order comes into effect is modified as such. The period of validity of the modified provisional rates approved in the Order dated ----- stands modified to this extent.
(iv).	Fixation of final Order rate subject to Clause no 16 (vi) (a) of TAMP's letter No.TAMP/17/2014-NMPT dated 27/28 July 2015.	Fixation of modified final Order adopting detailed costing for port dues submitted to TAMP i.e. USD 0.322 per GRT from 1 August 2015.

11. The MRPL vide its letter No.MRPL/F&A/Port/SPM/2015-16 dated 29 October 2015 had made following submissions:

- (i). Subsequent to notification of interim rates for SPM Operation w.e.f. 29.08.2013 on 17.06.2014, the Authority had notified the final rates on 22.07.2015 comprising of wharfage and vessel related charges.
- (ii). The wharfage charges for the said facility are directly paid by MRPL, whereas vessel related charges are paid by shipping companies which are either in built in the freight charges being charged by shipping companies to MRPL or reimbursed separately by MRPL to shipping companies during the period when such rates were yet to be notified by TAMP.
- (iii). In view of notification of final rates by the Authority, the charges already collected by NMPT over and above the notified rates became refundable to shipping companies and a portion of which in turn is to be refunded by shipping companies to MRPL.
- (iv). The shipping companies have informed that NMPT has represented the matter to TAMP regarding the rates; refunds would be processed only upon receiving reply from TAMP.
- (v). The NMPT has collected higher rates than the interim rates notified by TAMP thereby not giving cognizance to the TAMPs Order. Besides despite final rates getting notified, NMPT is yet to abide by the Order. NMPT has informed that the Authority Order is causing hardship to the Port since, refunds would have to be made to the port users. If the Port can take this stand perhaps the port users whenever there is increase in rates take the same stand.

- (vi). The Authority Order is an elaborate Order dwelling upon the all issues of concern in detail. Therefore, there is no merit in Port seeking a revision. The port would not have allowed the users to defer payments if the port users were to pay any additional amount consequent to the Order of the Authority.
- MRPL has requested to issue direction to port to implement the Order of Authority without any delay.
12. The NMPT vide its e-mail dated 06 January 2016 has requested to consider the following points:
- (i). The SPM Facility was commissioned w.e.f. 29 August 2013 and at that time no prevailing rates were available in the SOR of NMPT for SPM facilities.
 - (ii). NMPT vide its letter of even number dated 02 April 2014, enclosed the consent letter of M/s. MRPL dated 25 March 2014 conveying the acceptance of Cochin Port Trust SPM rate in totality.
 - (iii). The Authority passed an interim Order vide No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 by partially adopting Cochin Port Trust rates with retrospective effect from 29 August 2013.
 - (iv). NMPT had filed a proposal dated 14 March 2014 for fixation of final rates for SPM operations along with detailed cost calculations as also the clarifications sought by the Authority from time to time.
[The cost calculation furnished by NMPT was for pilotage fee and pull back operations. No cost calculation was furnished for SPM.]
 - (v). The Authority has passed final Order on the SPM rates vide Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 27/28 July 2015, prospectively. While passing the final Order, the Authority has noted under Clause 16 (xii), that NMPT has already filed a proposal for revision of its Scale of Rates under Tariff Policy, 2015 and once approved the validity of the rates approved for SPM operation are made co-terminus with the validity of the general scale of rates to be revised by TAMP.
 - (vi). The Authority vide its letter No.TAMP/22/2015-NMPT dated 13 October 2015 have requested to modify the proposal of NMPT's revision of Scale of Rates by adopting the indexation for the ARR requirement and submit modified proposal for revision of Scale of Rates. In this context, it is submitted that the indexation will be equally applicable for the fixation of final rate of SPM also, since the proposal submitted to TAMP was based on 2012-2013 actual. The Authority is, therefore, requested to pass modified order by indexing the fixation of final rate for SPM by 6% for the year 2014-2015 and again by 3.82% for the year 2015-2016.
13. The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) vide its letter No.2015-16/0314C dated 3 September 2016 while forwarding a copy of a letter dated 3 September 2016 addressed to NMPT in this regard, made following submission with a request to NMPT to settle the pending claims:
- (i). SPM operation was commissioned at NMPT during August 2013. As it was a new facility to NMPT and there was no relevant tariff available, NMPT fixed provisional tariff pending receipt of final order from TAMP. Accordingly, the following tariff was fixed vide their letter dated 13 February 2013:

Port Dues	:	USD 0.143 per GT
Pilotage	:	USD 1.760 per GT
Tug Hire	:	USD 1761.64 per hour
 - (ii). The world over, SPM facility is created by investing huge amount to save on freight and other costs to factor economies of scale and pricing. In view these facilities are created outside port area deep in the sea, the tariff ought to have been much lower than the rates applicable for vessels calling at port (alongside berth). However, the above provisional tariff was much higher than the prevailing tariff for a vessel to call inside the port, which was contrary to the economies of scale.

- (iii). Meanwhile, the Authority passed an interim order on 20 April 2014 with retrospective effect from the date of commencement of the commercial operations of SPM i.e. 29 August 2013 and the details are as follows:
- | | | |
|-----------|---|---------------------|
| Port dues | : | USD 0.143 per GT |
| Pilotage | : | USD 0.4259 per GT |
| Tug Hire | : | USD 606.56 per hour |
- (iv). Prior to this interim order, many vessels have been handled at this facility and the users were asked to pay charges at the provisional tariff fixed by NMPT. Further, users were asked to submit an undertaking to NMPT stating that final adjustment of the rates will be made once the TAMP issues final order in this regard.
- (v). After lot of exchange of communication and joint hearing with users and NMPT, the Authority passed final order on 20 July 2015 and the tariff as under:
- | | | |
|-----------|---|-----------------------|
| Port dues | : | USD 0.143 per GT |
| Pilotage | : | USD 0.2515 per GT |
| Tug Hire | : | USD 1240.63 per hour. |
- (vi). The Authority, in its final Order observed that there is not much variation between interim and final tariff fixed by the Authority. Though in terms of percentage there appears to be gap, a working of revenue estimation for a year at the interim rate and final rates shows that the variation is not significant so as to cause hardship to the NMPT and hence, final rate was given prospectively. However, it is evident from first two tariffs mentioned above there is a huge variation between the provisional tariff fixed by NMPT and interim fixed by the Authority. Accordingly, the Authority has allowed the users to claim refund from the NMPT as the said interim order was issued with retrospective effect from the date of commencement of SPM operation during August 2013. In line with the Authority Order, and as per the commitment given by NMPT to the Authority that, refund, if any, will be given after final tariff is determined, all users submitted their refund application to the NMPT immediately. In reply, the NMPT assured the users vide e-mail dated 27.08.2015 that refund applications are under process and will be settled soon.
- However, on 04.09.2015, NMPT wrote a letter to all users stating that the Authority final order has brought great hardship to port and hence, NMPT has requested the Authority to modify the interim order. This is against the principle of equity and natural justice.
- (vii). It is quite amazing to note that the NMPT has been projecting the image of TAMP as independent regulatory body but when the order passed by TAMP goes against them, they do not honour the order and indulge in delay tactics.
- (viii). The KCCI reiterates that the Authority, before issuing final Order, conducted series of joint hearings between all stake holders and only after complying with due process, final order is issued. Hence, KCCI requested NMPT to instruct the necessary department to process all refund applications related to above issue and grant refund without any further delay.

14. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of NMPT letter dated 12 October 2015 was forwarded to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 9 December 2016 seeking their comments. The comments received from the MRPL vide its letters dated 13 December 2016 were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT did not respond.

15.1. A joint hearing in this case was held on 19 January 2017 at NMPT premises in Mangalore. At the joint hearing, the NMPT, MRPL and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

15.2. As decided at the joint hearing, the NMPT was requested vide our letter dated 31 January 2017 to take action on the following points:

- (i). The MRPL has vide its letter dated 20 January 2017 furnished the arguments made by them at the joint hearing in writing. A copy of the MRPL letter dated 20 January 2017 was already forwarded to the NMPT. The NMPT to furnish its comments immediately.

- (ii). A copy each of the written submissions made by Mangalore Steamer Agents Association (MSAA), Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI) at the joint hearing was already forwarded to the NMPT. The NMPT to furnish its comments thereon.

15.3. The NMPT vide its e-mail dated 20 February 2017 and letter dated 17 February 2017 has furnished its reply.

16. The NMPT vide its letter dated 27 January 2017 submitted in writing its submissions made at the joint hearing for modification of interim Order dated 20 May 2014. The submissions made by NMPT are brought out below:

- (i). The SPM facility was commissioned with effect from 29.08.2013. As it was a new facility commissioned, no rates were prevailing in the SOR of NMPT for SPM related Port services.
- (ii). NMPT vide letter dated 24 February 2014 filed a proposal seeking approval of rates for SPM operations on provisional basis till the final rates are notified by TAMP.
- (iii). Clause 2.12 of the 2005 Tariff Guidelines stipulates that when a new facility is commissioned, the initial tariff to be allowed shall be the rate applicable for comparable facilities at the port and if such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port can be considered as the reference level.
- (iv). TAMP vide its letter dated 25 February 2014 directed NMPT to obtain consent from MRPL for adoption of Cochin Port Trust rates in totality. NMPT, as per directions given by TMAP, has sought consent from MRPL for adoption of Cochin Port Trust rates in totality. MRPL vide their letter dated 25 March 2014 has given their consent for adopting the Cochin rates in totality and requested TAMP to pass provisional order accordingly.

[The NMPT was requested to forward consent of the concerned users for approval of provisional rates to comply with clause 2.17.1. to 2.17.3. of the Tariff Guidelines of 2005. No direction was given to NMPT.]

- (v). Accordingly, NMPT, vide letter dated 2 April 2014 filed a proposal seeking approval of provisional rates adopting rates prescribed in the existing SOR of Cochin Port Trust for SPM activities in totality.
- (vi). TAMP, however notified the interim rates vide Order dated 20 May 2014 WITHOUT adopting the rates prescribed in SOR of Cochin Port Trust in totality. In case of Port dues on SPM vessels, TAMP, instead of notifying rate existing in Cochin Port Trust of USD 0.377 per GRT/entry, notified the rate existing in NMPT's SOR, i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign vessels and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel. NMPT immediately asked for review of Interim Order of TAMP.
- (vii). The Port in its detailed Cost plus proposal submitted to TAMP in the financial year 2014-15 calculations indicating the Port dues rate of \$0.332 per GRT. This rate for which Port is requesting from August 2013 onwards is still lower than prevailing Port dues charged by other major Ports in the vicinity during that time including Cochin Port Trust. Incidentally the rate charged by other ports are higher and commenced well before August 2013. In this context, the Authority should appreciate no major Port in vicinity is charging Port dues at \$0.143 per GRT.
- (viii). Until 2015 Tariff Guidelines, "cost plus return" based method was applicable in respect of SOR. NMPT had also submitted proposal in the Financial Year 2014-15, a "cost plus return" based rate for the purpose of computing Port dues for SPM vessels which worked out to USD 0.332 per GRT, as revision of SOR was long overdue. However, TAMP has not considered this FAIR proposal sent by NMPT to be adopted for SOR for SPM activities.
- (ix). SPM activity should be seen as a separate activity. Arrival of vessels at SPM cannot be compared to other normal vessels at berth as Port dues for vessels at SPM are charged on reduced GRT of the vessel unlike normal GRT applicable for other Vessel Related charges at berth.

- (x). There is no hard and fast rule existing in 2005 Tariff Guidelines that the port should wait till subsequent tariff cycle to revise an existing rate. If there is a genuine case, TAMP needs to consider the proposal sent by NMPT.
- (xi). TAMP, while fixing the provisional rate for SPM activity, approved the rate retrospectively from the date of commercial operations of SPM, i.e. 29 August 2013. This was done stating that it will cause hardship to the operators as per Clause 2.12 of the 2005 Tariff Guidelines.
- (xii). It is pertinent to note here that, TAMP has passed the final order vide order dated 2 July 2015.
- (xiii). It is pertinent to note here that, TAMP has passed the final order vide order dated 2 July 2015, i.e., almost 2 years after the date of commercial operations at SPM, with prospective effect.
- (xiv). Excerpt of Para 16(xi) of the final Order dated 2 July 2015 is reproduced below:

“Ordinarily the rates approved by this Authority have prospective effect. The NMPT has, however, sought approval of the final proposed rate from August 2013 i.e. from the commencement of the SPM operations. This Authority while approving the provisional rate adopting the rate of COPT as proposed by the NMPT has held that if, at the time of fixation of final rate, it is found that adoption of COPT rates on provisional basis will cause hardship to the port, then fixation of final rate will be dealt with in an appropriate manner following Clause 2.12 of the 2005 tariff guidelines.

From the analysis of the case, it is seen that the final wharfage rate and port dues approved by this Authority for SPM operations is same as approved provisionally in May 2014. The only difference in the provisional rate and final rate is in respect of pilotage fee and pull back charges both of which fall under vessel related operations at the SPM. As regards pilotage fee the rate approved is found to be 41.00% lower than the provisional rates and for pull back operations it is 104.54% higher than the provisional rates approved by this Authority in May 2014 Order. Though in terms of percentage there appears to be gap, a working of revenue estimation for a year at the provisional rates and at the rates approved by this Authority based on the vessel traffic of 66 nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the calculation shows that the variation in absolute terms is not significant so as to cause hardship to the NMPT. The final rate for SPM operations is, therefore, given effect prospectively.”

- (xv). NMPT reiterates the fact that SOR rate for Port Dues was not revised for 5 tariff cycles (15 years).
- (xvi). While the TAMP has considered the hardships which were caused to operators, TAMP has not considered the hardships / Injustice to port due to fact of port dues remaining unrevised for very long period of time, namely 15 years.
- (xvii). NMPT has also repeatedly informed that this order has indeed caused hardship to the port in the form of substantial financial cash outflow.
- (xviii). The KCCI and its members have not accepted the TAMP Orders in 2010 from 2007 onwards as also the Order in 2014 w.e.f. 2012 onwards and have gone to court, whereas they are insisting that in case of SPM, TAMP's final order should be implemented.

[The Orders referred by NMPT relate to revision of lease rentals for allotment of Port land.]

- (xix). Port users are always taking stand that TAMP orders are always against them, but actual fact are otherwise. NMPT humbly submits the following points for TAMP's considerations. The port users are already enjoying the benefit of lower rates for vessel related charges due to non-revision of Scale of rates from 2007 onwards, i.e. for almost 10 years. NMPT is only requesting TAMP to notify the rate which is rightfully entitled to the port.

- (xx). Keeping all the facts stated above on mind, NMPT hereby again requests TAMP to modify, the provisional order to adopt Cochin Rate in totality and allow NMPT to charge port dues at **USD 0.3277** per GRT retrospectively, **i.e. from August 2013 onwards.**
- (xxi). We reiterate the point that there was no revision of Port Dues for the past 5 tariff cycles (15 years). Therefore, the port has reportedly stated considering the rate as per clause 2.12 of Guidelines for fixation of tariff, 2005 is not fair.
- (xxii). TAMP, in its final order dated 2 July 2015 mentioned that the validity of the rates approved for SPM operations are made co-terminus with the validity of general scale of rates to be revised and the said tariff for SPM will be reviewed in future along with the general revision of the SOR of the port. This above order of the TAMP, with due respect, is totally unfair and causes grave hardship and injustice to public body where public exchequers money is involved.
- (xxiii). We would like to draw TAMP's attention that NMPT had already filed a proposal for revision of the existing SOR of the port under the Tariff Policy, 2015 where all tariff items including the port dues is proposed for revision. SOR of NMPT was long overdue and TAMP kept on extending the validity of SOR which was drawn according to 2005 Tariff Guidelines.
- (xxiv). The latest proposal was sent by NMPT based on 2015 Tariff guidelines, wherein the general SOR of the port was increased, vide its Order dated 27 February 2016 and was made applicable only with effect from 13 May 2016.
- (xxv). The proposal was notified by TAMP after joint hearings, seeking clarifications and detailed deliberations with stakeholders. The Port Dues for foreign going vessels are fixed at USD 0.332 per GRT.
- (xxvi). NMPT had already sent the proposal for its general revision of SOR at the time when TAMP notified final order for SPM activities.
- (xxvii). The rate for port dues of USD 0.332 per GRT as proposed by NMPT was notified by TAMP in their final order dated 2 July 2015. Even though general revision of NMPT's SOR was due with effect from 1 April 2015, TAMP made such increase in rate applicable only from 13 May 2016. The reason behind such delay in notifying the rates is not justified.
- (xxviii). TAMP should have accepted NMPT's "cost plus return" rate of USD 0.332 per GRT which is still lower than the notified Cochin Port rate of USD 0.377 per GRT.
- (xxix). NMPT was not able to file a concrete "cost plus return" based proposal to TAMP for its general revision of SOR with effect from 1 April 2012 due to absence of professional personnel. TAMP, instead of revising the proposal ex parte, continued the then existing SOR for another tariff cycle, thereby denying the benefit of probable increase in SOR for subsequent tariff cycle (2012 to 2015). Thus the port users have already enjoyed benefit of lower rate due to non-revision of SOR even after the tariff cycle was over.
- (xxx). The rate of USD 0.143 per GRT per vessel granted by TAMP for port dues is based on the proposal sent 15 years ago and is, at present, the lowest among all the other neighboring major ports. Following is the Chart showing the port dues of other major ports:

Sl. No.	Particulars	Unit of Levy	Cochin Port	Kandla Port	Ennore Port	Tuticorin Port	Chennai Port
1	Port Dues	Rate per GRT	0.377	0.4255	0.424	0.2572	0.305

Considering the latest trend in inflation rates and increase in overall expenditure, charging the rate which is applicable 15 years ago is highly impractical and illogical and detrimental to the interest of the port.

- (xxxi). The existing demand for Refund from shipping agents would be substantially reduced if rate of port dues is rightfully considered at USD 0.332 per GRT with effect from August 2013.

- (xxxii). Therefore, NMPT, hereby requests the Authority to atleast allow NMPT to **adopt rate of USD 0.332 per GRT for Port Dues**, which is the notified rate as per the prevailing SOR of the port from May 2016, with effect from the commencement of commercial operation of SPM activities, i.e. August 2013.

PRAYER

NMPT requests TAMP to at least allow NMPT to **adopt rate of USD 0.332 per GRT for port dues from August 2013** and amend the Interim Order and consequent Final Order accordingly.

As per our prayer, following rates should be amended with effect from 29.08.2013

Sl. No.	Particulars	Unit of Levy	Foreign going vessel (in US\$)	Coastal Vessels (in ₹)
1	Port Dues	Rate per GRT	0.332	5.38

Therefore, we once again humbly request the Authority to kindly look into the matter and give fair decision in line with the provisions of the Guidelines.

17. Based on the scrutiny of the review application, the NMPT was requested to furnish information / clarification on a few points vide our letter dated 02 June 2017 by 07 June 2017, which was followed by reminder dated 15 June 2017. The NMPT has, vide its letter dated 06 July 2017, responded to the information/ clarifications sought by us. A summary of the information/ clarifications sought by us and the response of NMPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarifications sought by us	Response from NMPT
1.	The New Mangalore Port Trust (NMPT) in its review application dated 12 October 2015 read with its earlier letter dated 18 August 2015 to review the Interim Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated on 20 May 2014 passed by the Authority has stated that port dues approved by the Authority at the then prevailing port dues of US\$ 0.143/ GRT prescribed in the SOR of NMPT as against US \$0.377 / GRT proposed by NMPT adopting the port dues of COPT has resulted in refund claims of ₹29.59 crores for the period between 29 August 2013 to 20 May 2014. The NMPT to furnish detail break up of amount of ₹29.59 Crores indicated by NMPT on account of the rate approved by the Authority for port dues for the period of 29 August 2013 to 20 May 2014.	Details relating to break up of ₹ 29.59 crores for the period 29 August 2013 to 20 May 2014 are furnished. [The details furnished by NMPT are for all the vessel related charges on SPM operation from 29.08.2013 to 02.06.2014 and not for Port dues alone.]
(i).	The proposal of NMPT seeking Interim tariff was based on adoption of the rates prescribed in COPT for SPM operation including port dues. It was not based on any cost calculation. The port has now furnished the cost calculation in support of the proposed rate of US\$0.332 / GRT. In this regards, following points to be clarified by the NMPT:	

(a).	<p>Cost calculation now furnished by NMPT is based on actuals of 2013-14. While approving general revision of scale of rates of NMPT, the Authority vide its Order no. TAMP/35/2010-NMPT dated 06 January 2012 has considered estimates for the years 2011-12 to 2014-15 which included estimates of various cost elements now captured by the NMPT in the calculation of port dues for SPM. In short, SOR of NMPT approved in the said Order is based on the cost position reflected in the cost statement which includes the estimates of all the cost items now given by NMPT in cost calculation for SPM port dues. The NMPT, therefore, to confirm and certify that there is no double counting of expenditure in view of the above approach adopted by the NMPT.</p>	<p>The detail statement for the notified tariff rates by TAMP for the Vessel Related Charges for the 3 tariff cycles namely 2006-2009, 2009-2012 & 2012-2016 is furnished.</p> <table><tr><th rowspan="2">Sr. No.</th><th rowspan="2">Description of services</th><th rowspan="2">Unit</th><th colspan="2">Rate for Tariff Cycle 2006-2009</th><th colspan="2">Rate for Tariff Cycle 2009-2012</th><th colspan="2">Rate for Tariff Cycle 2012-2016</th></tr><tr><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Port dues</td><td>Per GRT</td><td>USD 0.143</td><td>₹2.32</td><td>USD 0.143</td><td>₹2.32</td><td>USD 0.143</td><td>₹2.32</td></tr><tr><td rowspan="4">(ii).</td><td>Pilotage</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Upto 30000 GRT</td><td>Per GRT</td><td>USD 0.320</td><td>₹8.55</td><td>USD 0.320</td><td>₹8.55</td><td>USD 0.320</td><td>₹8.55</td></tr><tr><td>30001-60000 GRT</td><td>Per GRT</td><td>USD 9,600 + USD 0.256</td><td>₹2,56,608 + 6.84/ GRT</td><td>USD 9,600 + USD 0.256</td><td>₹2,56,608 + 6.84/ GRT</td><td>USD 9,600 + USD 0.256</td><td>₹2,56,608 + 6.84/ GRT</td></tr><tr><td>Above 60000</td><td>Per GRT</td><td>USD 17,280 + USD 0.224</td><td>₹4,61,894 + 5.99/ GRT</td><td>USD 17,280 + USD 0.224</td><td>₹4,61,894 + 5.99/ GRT</td><td>USD 17,280 + USD 0.224</td><td>₹4,61,894 + 5.99/ GRT</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Berth hire charges</td><td>Per Hr per GRT</td><td>0.21 Cents</td><td>Re.0.056</td><td>0.21 Cents</td><td>Re.0.056</td><td>0.21 Cents</td><td>Re.0.056</td></tr></table> <p>It can be seen from above notified rates that the VRC of NMPT have remained unchanged for 3 tariff cycles. There was no revision of VRC whatsoever and a status-quo on the rates was maintained by the various Orders given by TAMP from 2006 onwards. Further, tariff rate for port dues has not been revised for the past 15 years (5 tariff cycles). Hence, it is again reiterated that the question of doubt counting of cost elements raised by TAMP does not arise at all.</p>	Sr. No.	Description of services	Unit	Rate for Tariff Cycle 2006-2009		Rate for Tariff Cycle 2009-2012		Rate for Tariff Cycle 2012-2016		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	(i).	Port dues	Per GRT	USD 0.143	₹2.32	USD 0.143	₹2.32	USD 0.143	₹2.32	(ii).	Pilotage								Upto 30000 GRT	Per GRT	USD 0.320	₹8.55	USD 0.320	₹8.55	USD 0.320	₹8.55	30001-60000 GRT	Per GRT	USD 9,600 + USD 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ GRT	USD 9,600 + USD 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ GRT	USD 9,600 + USD 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ GRT	Above 60000	Per GRT	USD 17,280 + USD 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ GRT	USD 17,280 + USD 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ GRT	USD 17,280 + USD 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ GRT	(iii).	Berth hire charges	Per Hr per GRT	0.21 Cents	Re.0.056	0.21 Cents	Re.0.056	0.21 Cents	Re.0.056
Sr. No.	Description of services	Unit				Rate for Tariff Cycle 2006-2009		Rate for Tariff Cycle 2009-2012		Rate for Tariff Cycle 2012-2016																																																										
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal																																																												
(i).	Port dues	Per GRT	USD 0.143	₹2.32	USD 0.143	₹2.32	USD 0.143	₹2.32																																																												
(ii).	Pilotage																																																																			
	Upto 30000 GRT	Per GRT	USD 0.320	₹8.55	USD 0.320	₹8.55	USD 0.320	₹8.55																																																												
	30001-60000 GRT	Per GRT	USD 9,600 + USD 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ GRT	USD 9,600 + USD 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ GRT	USD 9,600 + USD 0.256	₹2,56,608 + 6.84/ GRT																																																												
	Above 60000	Per GRT	USD 17,280 + USD 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ GRT	USD 17,280 + USD 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ GRT	USD 17,280 + USD 0.224	₹4,61,894 + 5.99/ GRT																																																												
(iii).	Berth hire charges	Per Hr per GRT	0.21 Cents	Re.0.056	0.21 Cents	Re.0.056	0.21 Cents	Re.0.056																																																												
(b).	<p>The NMPT to furnish incremental cost incurred by the port towards services rendered by the port for levy of port dues in respect of SPM operations for the period of 29 August 2013 till the interim Order approved on 20 May 2014 came into force.</p>	<p>The detail cost statement submitted as proposal to TAMP is again furnished.</p> <p><i>[The NMPT vide its letter dated 11 February 2015 had furnished cost calculation for fixation of port dues for final rates for SPM. The cost calculation furnished by NMPT is discussed in later paragraph.]</i></p> <p>It can very well be seen from the furnished cost statement that the port is incurring much higher cost for all the VRC activities as compared to the notified rates in 2012. However, the TAMP interim Order dated 20 May 2014 and the final Order dated 02 July 2015 states to consider the costing proposal for port dues will be re-examined by TAMP in the new tariff cycle. Accordingly, the port dues were revised w.e.f. May 2016 only. Hence, this decision is not based on the facts of the case and on equity.</p> <p>TAMP in the clarification sought in the general tariff revision proposal as per 2015 guidelines vide their letter no.TAMP/22/2015-KPT dated 31 March 2015 asked the port to give information whether the port's actual performance for the tariff cycle 2012 to 2015 had exceeded the projections earlier submitted to TAMP. For this the port has already stated that the port's actual performance was much lower than the projected traffic and hence had incurred loss during the said tariff cycle.</p>																																																																		

(c).	One of the components of expenditure considered by the port in its cost calculations for port dues includes dry docking expenses of tugs / ML / PLs at ₹55,800,000/- Crores for the year 2013-14. The Audited Annual Accounts of the year 2013-14, however, report the dry docking expenses of tugs / ML / PLs as Nil. Thus, this amount considered by NMPT is not as per Audited Account of 2013-14 and hence may be excluded.	The expenses towards dry docking of tugs / ML / PLs are appearing in separate code under "Operation and Maintenance of Tugs" in the operating expenditure and not under the Account code "Dry Docking expenses". During the year 2013-14, ₹ 5.58 crores were incurred towards dry docking of tugs. Therefore, dry docking charges paid to Cochin Shipyard Limited are considered based on the ledgers pertaining to Marine Department from Audited Books of Accounts of the port. No element of cost has been taken which is not part of Audited Books of Accounts of the port. Hence, the observation made by TAMP that the dry docking expenses needs to be excluded is not factual.
(d).	As regards depreciation of floating crafts considered at ₹63,201,503/- in the cost calculation of SPM operation, NMPT to furnish details of floating crafts deployed by NMPT exclusively for SPM operations towards port dues services.	Depreciation of floating crafts are to be recovered from all Vessel Related activities provided by the port in the form of total GRT of the vessels handled by the port. It is to be noted that vessels earlier coming to the berth before SPM activities were commenced were subsequently diverted to SPM and hence the total number of vessels handled by the port still remains the same despite the new SPM activity. Therefore, the said cost element needs to be recovered from all the vessels coming to the port including SPM.
(e).	As regards, ₹377,755,465/- considered by the port towards maintenance dredging and Marine survey expenses in cost calculation of port dues, the port to indicate the actual cost incurred by the port towards maintenance dredging at SPM operation facility which is reported to be located 17 kms. away from the base line of Port. The port to also confirm whether any maintenance dredging is done by the port for the SPM operations along with details of the increase in the draft due to such maintenance dredging at SPM facility.	All vessel related expenses are to be recovered from all vessel related activities / services in the form of GRT of vessels handled at Berth and SPM. It cannot be linked only to SPM activity or activity at the berth. When rate per GRT is arrived at for each vessel related activity, the total GRT of all vessels likely to come to port including SPM is to be taken into account. When proposal is made to TAMP, the cost of entire vessel related activities is to be recovered from entire GRT of the vessels coming into port for particular year. As maintenance dredging is marine related activity, the same has to be recovered from the GRT of vessels handled by the port as a whole including SPM.

18. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

19. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The review application dated 12 October 2015 filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) is to review the rate of Port dues provisionally approved in the Order passed by this Authority vide Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated on 20 May 2014 in respect of vessels calling at the Single Point Mooring (SPM) facility till fixation of final rates of Port dues.
- (ii). To trace the circumstances that has led the NMPT to file its review application dated 12 October 2015, it is to state that the NMPT vide its letter dated 24 February 2014 had first filed a proposal based on its own calculations seeking approval of rates for SPM operations on provisional basis till the final rates are determined by this Authority. The NMPT subsequently filed a revised proposal dated 2 April 2014 seeking approval to adopt the rates prescribed for SPM operations at the Cochin Port Trust on provisional basis for Port dues, Pilotage, Tug hire charges and Wharfage, with the consent of the MRPL for adoption of the COPT rates on provisional basis. That being so, this Authority vide its Order

No.TAMP/17/2014-NMPT dated on 20 May 2014 approved provisional rates for the SPM facility as proposed by the NMPT except for Port dues. As regards Port dues, this Authority approved Port dues as prescribed in the then prevailing SOR of the NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel for the following reasons as recorded in the Order dated 20 May 2014:

"4.6. The NMPT has proposed to adopt the port dues of US\$0.377 per GRT per entry for foreign-going vessel as per the port dues prescribed in the existing Scale of Rates of the COPT. Port dues is a fee for entry of vessel into the port. At COPT, the port dues for Crude oil tankers at SBM has been prescribed at par with the port dues for tanker vessels at the berths. The existing Scale of Rates of NMPT prescribes uniform port dues for all categories of vessels referred as "Ships/ Steamers". Since port due is a fee for entry of the vessel and following the analogy followed in COPT, it is found appropriate to prescribe port dues for SPM vessel at par with port dues applicable in the existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel."

The provisional rates were approved by this Authority from the date of commencement of the commercial operations i.e. 29 August 2013 for a period of one year from 29 August 2013 or till the effective date of implementation of the Order disposing of the proposal filed by NMPT for fixation of final rate for SPM, whichever is earlier.

- (iii). The core issue raised by NMPT revolves around the rate of Port dues approved in the interim Order at the then prevailing Scale of Rates of NMPT @ US\$ 0.1432/ GRT/ entry as against the proposal of NMPT to adopt the port dues prescribed in the then prevailing Scale of Rates of COPT at US\$ 0.377/ GRT/ entry from the date of commencement of operation at SPM. However, subsequently, the NMPT has, vide its letter dated 27 January 2017, requested to review the interim order and to accord approval for US\$ 0.332 per GRT from date of commencement of operations i.e. from 29 August 2013 till the final rates came into force from 20 August 2015. The NMPT in its original review application of 12 October 2015 has also sought to modify port dues in the interim Order at US\$ 0.377/ GRT. During the proceeding of the case, the NMPT has also requested that the port dues in the final rates for SPM in the Order dated 2 July 2015 may be modified as US\$ 0.322/ GRT/ entry from 1 August 2015. Thus, the NMPT has kept on changing its proposal from time to time.
- (iv). The final rates for SPM were approved by this Authority in its Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 2 July 2015. In the said Order and for the reasons stated in para 16(vi)(a), this Authority has approved port dues for SPM vessel at par with port dues prescribed in the then existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel in line with the decision taken while approving the provisional rates for SPM operations. In the said Order, this Authority has observed that NMPT had already filed a proposal for revision of the existing SOR of the port under the Tariff Policy, 2015 where all tariff items including the port dues were proposed for revision by the NMPT. The said proposal of the NMPT was being processed separately. This Authority has in the said Order held that the port dues to be approved by this Authority in the general revision of the SOR of the NMPT, would automatically apply to the vessels arriving at the SPM also.

In the proposal for the general revision of SOR filed by the NMPT under Tariff Policy 2015, this Authority has, vide Order No.TAMP/22/2015-NMPT dated 27 February 2016, approved the proposal of the port for revision of port dues at US\$ 0.332 per GRT per entry for foreign-going vessel for SPM operations at par with port dues proposed for Ships/ Steamers, berthed at NMPT berths.

- (v). Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) and Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) have opined that Review of Order is not maintainable. The KCCI and MSAA have opined that this Authority should not have considered the request of the port for review of decision taken in the interim Order passed by this Authority.

The KCCI and MSAA are requested to note that the tariff for SPM was fixed by this Authority following the Tariff Guidelines of 2005 which was applicable for Major Port Trusts including

NMPT at that material point of time. Clause 3.3.1. of the Tariff guidelines of 2005 allows the Major Port Trust (or the BOT operators) to file review application for review of the tariff Order passed by this Authority. It is relevant here to note that some BOT operators like TM International Logistics Limited, South West Port Limited, Visakha Container Terminal Pvt. Ltd. and also few Major Ports including NMPT had in the past filed application for review of the Order passed by this Authority which had been entertained and this Authority has passed tariff Orders disposing their respective review applications. There was no extraordinary circumstances warranting deviation from the established procedure. This Authority is bound to follow the Tariff guidelines of 2005, which is a Policy direction of the Government of India.

- (vi). The main grounds of the NMPT in the current review application seeking review of the Port dues approved in the interim Order are as follows:
- (a). Port dues of NMPT was not revised for the last 15 years. Port was not a loss making unit. But, TAMP should have increased the port dues.
 - (b). Port dues for SPM vessels was not fixed by this Authority as per cost details provided by NMPT. Cost based rate worked out by the port was not considered by TAMP in the interim Order and final Order.
 - (c). The proposal of NMPT seeking approval for the interim rate for SPM operations adopting COPT rates in totality is in line with the provision prescribed in clause 2.12 of 2005 guidelines and also has the consent of MRPL conveying the acceptance of Cochin Port Trust SPM rate in totality. This Authority, however, in the interim Order dated 20 May 2014 has partially accorded approval based on COPT adopted rates. Port dues is not approved at the COPT rate.
 - (d). The interim Order passed by this Authority partially adopting COPT rates has brought great hardship to the port as an amount of ₹29.59 crores has been claimed as refund by seven Vessel related agents for the 53 vessels for the period between 29.8.2013 to 02.06.2014 based on this Authority's interim Order.
- (vii). Each of the main contentions of the port is discussed in the following paragraphs:

Contention of the NMPT:

- (a). **Port dues of NMPT was not revised for the last 15 years. Port was not a loss making unit. But, TAMP should have increased the port dues.**

Our Analysis:

- (i). The Major Port Trusts and this Authority both were governed by the Tariff Guidelines of 2005 for fixation of Scale of Rates until announcement of the Tariff Policy of 2015 by the Ministry of Shipping for regulation of tariff of the Major Port Trusts which came into effect from 13 January 2015.

The Tariff Guidelines of 2005 issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) prescribes a cost plus return model wherein admissible cost and 16% return on capital employed is taken into consideration while approving the tariff of Major Port Trusts, including NMPT. Even prior to Tariff Guidelines of 2005, this Authority followed the cost plus return approach based on the Guidelines adopted in the Work Shop held in 1998 at Chennai.

- (ii). In each of the general revision of SOR of NMPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/18/2001-NMPT dated 9 August 2001, No.TAMP/42/2005-NMPT dated 11 May 2006 and No.TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January 2012, this Authority has followed the cost plus return approach prescribed in the Guidelines while approving the Scale of Rates of the port. The tariff increase/ decrease granted by this Authority is based on the deficit/ surplus, as the case may be, reflected in the cost statement

attached to each of these Orders and is elaborately dealt in the respective Orders.

- (iii). In the tariff Order of August 2001, port had proposed 25% increase in vessel related charges, including port dues. The overall cost statement reflected a surplus position of 2.17%. Within the overall surplus position, the vessel activity was in deficit and the wharfage (cargo activity) was in surplus. This Authority in the said Order held that if the vessel related charges are increased, wharfage income thereof will have to be correspondingly reduced. This Authority had, for reasons elaborately recorded in the said 2001 tariff Order, stated that the deficit position obtaining in the vessel related charges will be cross-subsidised by the estate activity and cargo handling activity and since cargo related rates are not adjusted for a downward revision, this Authority decided not to grant increase in the vessel related charges in the 2001 Tariff Order.

During the next general revision Order of 11 May 2006, NMPT had proposed uniform port dues for ships and steamers (and minor rationalisation in pilotage fee and Berth hire) which were approved by this Authority in the tariff Order of 2006.

In the tariff Order of January 2012, the NMPT itself had proposed status quo in vessel related charges (except minor modification in pilotage fee and shifting charges) which was approved as proposed by the port.

The statement made by the port that this Authority has considered the hardships which were caused to operators, but has not considered the hardships to port due to fact of port dues remaining unrevised for very long period of time, namely 15 years are not validated by records and are contrary to the tariff Orders quoted above.

As regards the point made by NMPT in the current review application that this Authority should have ex-parte revised the Scale of Rates without the port seeking revision in the 2012 proposal, it is to state that the question of this Authority revising the rates on its own when the port itself had sought status quo in the port dues does not arise.

- (iv). This Authority was bound to follow the cost plus return model while determining Scale of Rates which was followed in all tariff cases of NMPT. In short, the tariff increase/ decrease granted by this Authority is elaborately dealt with in each of these orders. In each of the general revision Order passed by this Authority, tariff has been fixed under cost plus return model where by tariff is fixed enabling the port to meet the admissible cost plus 16% ROCE entitled to the port as per the Tariff Guidelines of 2005.
- (v). In view of the above position, the proposal of the NMPT seeking review of port dues for SPM from 29 August 2013 on the ground that port dues was not revised for last 15 years is not found to be in line with the Tariff Guidelines of 2005 and hence does not merit consideration.

Contention of the NMPT:

- (b). **Port dues for SPM vessels has not been fixed by the Authority as per cost details provided by NMPT. Cost based rate worked out for port dues was not considered by the Authority in the interim Order and final Order.**

Our Analysis:

- (i). The tariff proposal dated 2 April 2014 for approval of provisional rate was for adoption of COPT rates including port dues. Therefore, question of consideration of cost details for approval of interim rate does not arise. The

port also did not furnish any cost details for interim rate. As regards the cost details for Port dues for approving final rates, it is brought out below.

- (ii). The NMPT in this review application dated 12 October 2015 has stated that it had filed a proposal dated 14 March 2014 for fixation of final rates for SPM operations along with detailed cost calculation.

The NMPT in its original proposal of March 2014 for fixation of all final rates had proposed port dues at US\$ 0.377/GRT adopting the port dues prescribed by this Authority in the SOR of COPT. In the proposal of 21 July 2014 as well the NMPT had proposed port dues at US\$ 0.377/GRT. This can be seen in the table presented in para 6.2. of the Order dated July 2015. No detailed costing was furnished by the port in March 2014 as regards port dues as brought out in para 12.2. (ii)(b)(ii) of the Order dated 2 July 2015. Only while filing the (final) revised proposal dated 11 February 2015, the NMPT furnished computation for arriving at port dues at US\$ 0.332/ GRT as brought out in the said para of the Order dated 2 July 2015 and reproduced here for ease of reference:

Sr. No.	Particulars	Amount
(i).	Depreciation on Marine Assets for 2013-14	476,12,615.00
(ii).	Depreciation of Floating Crafts earlier considered as CH Activity	63,201,503.00
(iii).	Maintenance Dredging and marine survey expenses	377,755,465.00
(iv).	Pollution Control expenses	5,274,544.00
(v).	Water Supply to Shipping	5,081,058.00
(vi).	Fire Fighting Expenses	60,719,817.00
(vii).	Operation & Maintenance of Navigational Aids	14,270,927.00
(viii).	Administration & General Expenses	18,540,106.00
(ix).	TOTAL COST	592,456,035.00
(x).(a).	ADD: MGA Apportioned Cost- 6% of MGA Expenses	42,394,524.00
(b).	ADD: Dry Docking Expenses of Tugs/ML/PLs	55,800,000.00
(xi).	TOTAL COST	690,650,559.00
(xii).	TOTAL GRT HANDLED IN 2013-14	34,054,755.00
(xiii).	Rate per GRT (in ₹) (xi)/(xii)	20.28
(xiv).	Rate per GRT (in UD \$) (\$1= ₹ 61) (for foreign going vessel)	0.332

- (iii). Thus, the statement of the NMPT that port has furnished detailed cost calculation in March 2014 proposal for fixation of final rate is not the factual position as regards Port Dues.

As regards Pilotage and pull back operations, the port did furnish cost calculation in March 2014 which was modified by the port in July 2014 and further revised in the final revised proposal dated 11 February 2015. The pilotage fee and pull back charges for SPM approved by this Authority are based on the cost calculation furnished by the port and modified for reasons explained in the Order dated 2 July 2015.

(iv). This Authority in the interim Order and in the final Order has elaborately dealt with the reasons for according approval of Port Dues for SPM operations at the same level of Port Dues already prescribed by this Authority in the then prevailing SOR of the port:

- (a). The relevant para 4.6. as regards Port Dues approved in the Interim Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 is already reproduced in earlier paragraphs.
- (b). The relevant para 16(vi)(a) as regards Port Dues in the final Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 2 July 2015 is reproduced below:

“The NMPT in its initial proposals of March 2014 and July 2014 had proposed the port dues as prescribed in the SOR of the COPT at US\$0.377 per GRT. Subsequently, in the final revised proposal, the NMPT has proposed port dues at US\$0.332 per GRT. For this purpose, the NMPT has considered apportioned cost items like Depreciation on Marine Assets, Depreciation on Floating Crafts, Maintenance Dredging and marine survey expenses, Pollution Control expenses, Water Supply to Shipping, Operation & Maintenance of Navigational Aids, Administration & General Expenses, apportioned Management and General Overheads and dry docking expenses of tugs/ mooring launches/ pilot launch and spread over the total GRT of vessels of SPM.

The MRPL, and the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) both have objected the proposed port dues which leads to an increase of 132% from the existing provisional port dues. The only argument put forth by the NMPT is that Port dues of NMPT has not been revised from 13.06.2006 onwards and is overdue for revision. Notwithstanding the objection of MRPL and KCCI and NMPT's comments thereon, it is relevant to mention that port dues is a fee for entry of a vessel into the port. The apportioned cost components now considered by the NMPT for arriving at the proposed port dues like marine survey, port conservancy, pollution control, harbour patrol as a safety & security measure, dredging etc for SPM operations are already captured in the General revision proposal of the NMPT approved vide Order no.TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January 2012 while approving the port dues. The existing Scale of Rates of NMPT already prescribes uniform port dues for all categories of vessels referred as “Ships/ Steamers” at US\$ 0.143 per GRT for foreign-going vessel and ₹2.32 per GRT for coastal vessel. It is relevant here to mention that for SPM operations commissioned by Bharat Petroleum Corporation Limited - Kochi Refineries Limited (BPCL-KRL) at Cochin Port Trust, the port dues prescribed in SOR of the COPT is made applicable for vessels arriving at the SPM as per the proposal of the port. At the Kolkata Port Trust, same rate of port dues is levied for operations at Haldia and Kolkata. Likewise, the same rate of port dues is applicable at Mumbai Port Trust for operations at its Docks and the Jawahardeep where marine oil terminal is located. Since Port dues is a fee for entry of vessels, the rate of Port dues for SPM vessels cannot be different from the other vessel categories.

Hence, adopting the analogy followed in COPT, it is found appropriate to prescribe port dues for SPM vessel at par with port dues applicable in the existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel. This is in line with the decision taken while approving the provisional rates for SPM operations.”

- (v). It can thus be seen that even during the fixation of final rate, this Authority has dealt with the cost statement filed by NMPT as regards port dues. This Authority has made certain pointed observation regarding the cost statement furnished by the NMPT on port dues. Hence, the point made by the port that this Authority has not considered the cost statement filed by NMPT in the final Order does not reflect the factual position.
- (vi). In the current exercise, it was again brought to the notice of the port that while approving general revision of scale of rates of NMPT in January 2012, this Authority vide its Order No.TAMP/35/2010-NMPT dated 06 January 2012 has considered estimates for the years 2012-13 to 2014-15 which included estimates of various cost elements now captured by the NMPT in the calculation of port dues for SPM based on 2013-14 actuals. The NMPT was, therefore, requested to confirm and certify that there is no double counting of expenditure in view of the above approach adopted by the NMPT. The port has given a vague reply stating that as there was no revision of Vessel related charges from 2006 onwards, question of double counting of cost elements does not arise. The reason given by the port does not address the specific point raised by us during the proceeding.
- (vii). In the current exercise, in order to review the port dues as sought by the port, the NMPT was requested to furnish incremental cost incurred by the port towards services rendered by the port for levy of port dues in respect of SPM operations for the period of 29 August 2013 till the interim Order approved on 20 May 2014. The port has, however, furnished the same cost statement as submitted by the port earlier without furnishing details of incremental cost incurred by the port.
- (viii). It is seen from the cost calculation for the rate of Port dues at US\$ 0.332 furnished by the NMPT that, the port has considered the actual expenses reported in the Annual Accounts under vessel related activity in the year 2013-14 at ₹59.24 crores, apportioned Management and General Overheads and the Dry Dock Expenses and assessed the total revenue requirement at ₹69.06 cores which is spread over total GRT for the year 2013-14 at 34054755 and has arrived at per GRT port dues of ₹20.28 (i.e. ₹690650559/34054755 GRT). Applying exchange rate of 1US\$ - ₹61, the port has arrived at port dues of 1US\$ - 0.332/ GRT/ entry for foreign going vessel. The following are observed on an analysis of the cost calculation furnished by NMPT:
- (a). Since the cost calculation furnished by the NMPT was based on Annual Accounts, the Annual Accounts was referred. It is seen from the actual expenditure reported in the Annual Accounts for the year 2013-14 that the port has considered the entire depreciation at ₹4.76 crores, maintenance dredging expense at ₹37.77 crores, pollution control expense of 0.52 crores, water supply to shipping at 0.50 crores, Administration and general expenses at ₹1.84 crores in the cost calculation, amongst other items of expenditure. These expenses reported in the Annual Accounts of the port are for entire vessel related activity of the port viz. berth hire services, pilotage services, anchorage services and Port dues and not confined to Port dues alone. Hence, the approach adopted by the NMPT of considering the entire vessel related for calculation expenses of only port dues is not found to be correct.
- (b). More pertinent point is that this Authority while fixing the general SOR of the port in the Order No.TAMP/35/2010-NMPT dated 06 January 2012 has considered all the above said items of cost, though on estimate basis.

Consideration of the same expenses which were allowed while fixing the entire SOR of the NMPT for arriving at port dues for SPM

operations will result in allowing the same expenses twice. The argument of the port that since Port dues was not revised since 2006, considering these expenses for port dues is not double counting cannot technically hold good as a valid argument.

In the said 2012 Order, the rate of Port dues was approved by this Authority at US\$ 0.143/ GRT as proposed by NMPT, including other tariff items taking into account all the admissible cost and 16% return maintaining revenue neutral position. Tinkering now with the rate of port dues alone then approved will tantamount to allowing return more than 16% which will not be in line with the provisions of 2005 tariff guidelines.

Unlike Pilotage fee and Pull back charges for SPM operations the cost calculations of which reflect the incremental cost incurred by the port, the port has not been able to furnish incremental cost, if any, incurred by the port towards rendering services of entry of vessel to the port for which port dues is levied despite specific request. Even Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) and others have stated that port has not incurred any additional expenditure while rendering port entry service. The KCCI has pointed out that port dues are same for vessel at SPM and for tanker jetties at all Indian Ports.

- (ix). In view of the above, the plea of the port to fix Port Dues at either US\$ 0.332/ GRT or US\$ 0.377/ GRT has no justification.
- (x). It is also relevant here to state that the port vide its letter No.TAMP/FIN/REV/TAMP/SPM dated 24 February 2014 to this Authority while seeking approval for fixation of rates for SPM has itself brought out that, since port dues is a levy charged on vessels, the rate applicable at general berth at US\$ 0.143 per GRT will be made applicable to SPM also. Thus, the port itself had admitted then that port dues should be \$ 0.143 GRT earlier as applicable in the port for other vessels. However, subsequently, in April 2014 proposal, the port had proposed to adopt Port Dues as prescribed in the COPT for SPM operations.
- (xi). As regards the point made by NMPT that then prevailing Port dues of NMPT is lower than the rate charged by other major Ports in the vicinity during that time including Cochin Port Trust, it is to state that Scale of Rates of each Major Port Trust including NMPT is approved by this Authority following the tariff guidelines of 2005. The Scale of Rates are fixed so as to enable the Major Port Trusts to meet the admissible cost plus 16% return as per the cost plus formula prescribed in the Tariff Guidelines of 2005. The cost position, traffic, scale of investments, timing of investments and operating expenditure varies from port to port and hence comparison of one tariff item drawn by the NMPT in isolation without taking into consideration holistic view is not correct.

Contention of NMPT:

- (c). **The proposal of NMPT seeking approval for the interim rate for SPM operations adopting COPT rates in totality is in line with the provisions prescribed in clause 2.12 of 2005 guidelines and also has the consent of MRPL conveying the acceptance of Cochin Port Trust SPM rate in totality. The Authority, however, in the interim Order dated 20 May 2014 has partially accorded approval based on COPT adopted rates. Port Dues is not approved at the COPT rate by the Authority.**

Our Analysis:

- (i). Clause 2.12 of the tariff Guidelines stipulates that when a new facility is commissioned or existing facilities are privatized by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the references level.
- (ii). The operations at SPM commissioned w.e.f. 29 August 2013. As stated earlier, at that point of time, no rates were available in the SOR of NMPT for SPM facilities.

Since SPM was a new facility at the port, this Authority found the proposal of the NMPT seeking approval of interim rate for SPM adopting the rate prescribed for similar operations in Cochin Port Trust in line with the provision prescribed in clause 2.12 of the 2005 guidelines. This Authority, therefore, approved the consented proposal of the NMPT for levy of pilotage charges and pull back charges adopted as per the then prevailing SOR of the COPT as proposed by the port rates on provisional basis except port dues.

As regards Port dues, this Authority has explicitly brought out in para 4.6. of the interim Order that the then existing approved Scale of Rates of NMPT already prescribed uniform port dues for all categories of vessels referred as "Ships/ Steamers". Port due is a fee for entry of the vessel.

Clause 2.12 of the tariff guidelines is relevant for new facility commissioned. As regards port dues, the port is not rendering new service to SPM vessel as it is only a fee for entry of vessel to the port.

As already stated in the fixation of final tariff for SPM operation commissioned by Bharat Petroleum Corporation Limited - Kochi Refineries Limited (BPCL-KRL) at Cochin Port Trust, the port dues prescribed in SOR of the COPT was made applicable for vessels arriving at the SPM as per the proposal of the port. At the Kolkata Port Trust, same rate of port dues is levied for operations at Haldia and Kolkata. Likewise, the same rate of port dues is applicable at Mumbai Port Trust for operations at its Docks and the Jawahardeep where marine oil terminal is located. Since Port dues is a fee for entry of vessels, the rate of Port dues for SPM vessels cannot be different from the other vessel categories as sought by the port. Even, MRPL, KCCI and other users have stated during the proceeding of the review application that port dues for vessels at SPM facilities and tanker vessels at port berths are same in the Indian Ports.

- (iii). Flowing from the above position and also the position obtained at the other Major Ports as explained above, there is no apparent error as such pointed out by the NMPT while approving the port dues as prescribed in its own SOR for SPM vessels.
- (iv). The port has, in the review application, stated that the MRPL has given the consent to COPT rates in toto and hence requested this Authority to review the port dues and approve as proposed by the port at COPT rates. In this regard, it is to state that the MRPL during proceeding of this review application has stated that MRPL gave acceptance for adoption of COPT rates provisionally till final rates are notified by TAMP for SPM. This position of MRPL is also brought out in para 2(v)(c) of the interim Order and para 2(v)(c) final Order.

In fact, during the proceeding of the review application the MRPL has requested this Authority to direct NMPT to refund the port charges collected over and above the TAMP notified rates immediately along with interest.

Contention of NMPT:

- (d). **The interim Order passed by partially adopting COPT rates has brought great hardship to the port as an amount of ₹29.59 crores has been claimed as refund by seven Vessel related agents for the 53 vessels for the period between 29.8.2013 to 02.06.2014 based on the Authority's interim Order.**

Our Analysis:

- (i). The NMPT in its review application dated 12 October 2015 read with its earlier letter dated 18 August 2015 to review the Interim Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated on 20 May 2014 passed by this Authority has stated that port dues approved by this Authority at the then prevailing port dues of US\$ 0.143/ GRT prescribed in the SOR of NMPT as against US \$0.377/ GRT proposed by NMPT (adopting the port dues of COPT) has resulted in refund claims of ₹29.59 crores for the period between 29 August 2013 to 20 May 2014. The NMPT was, therefore, requested to furnish detail break up of amount of ₹29.59 Crores indicated by NMPT on account of the rate approved by this Authority for port dues for the period of 29 August 2013 to 20 May 2014.

- (ii). In this regard, the port vide its letter dated 6 July 2017 has stated that details relating to break up of ₹29.59 crores for the period 29 August 2013 to 2 June 2014 is furnished.

On perusing the break up furnished by the port, it is seen that the port has furnished details for "vessel related charges" collected by the port for SPM operations for the period 29 August 2013 to 2 June 2014 showing refund amount as ₹29.59 crores. The details furnished by the port do not establish that the entire amount of refund arises on account of Port dues for the period of 29 August 2013 to 2 June 2014 furnished by the port.

- (iii). The MRPL, which has invested in the SPM, has brought out by its letter dated 13 December 2016 that the NMPT initially collected higher rates than the interim rates approved by this Authority from the date of commissioning of the SPM, pending approval of this Authority. The NMPT did not refute the statement made by the MRPL. Likewise, the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) vide its letter dated 3 September 2016 has brought out that in the absence of approved rates for SPM operations, the NMPT fixed rates, on provisional basis, for pilotage at US\$ 1.760 per GRT and Tug hire charges at US\$ 1761.64 per hour, which the users were asked to pay, as against the provisional rates of US\$ 0.4259 per GRT towards Pilotage and US\$ 606.56 per hour towards Tug hire charges. We do not have the reaction of NMPT in this regard. It emerges from the statements made by MRPL and KCCI that reported refund claims have arisen not only on account of Port dues but also on account of Pilotage and Tug hire charges.

- (iv). The breakup furnished by the port does not mention about total GRT of vessels for the period 29 August 2013 to 2 June 2014. The number of vessels reported by NMPT for the period 29 August 2013 to 2 June 2014 is 53. In the absence of vessel wise GRT furnished by the port, the average GRT as furnished by the port during fixation of final rate is considered which works out to 77867. So, the total GRT for 53 vessels works out to 4126951. Average exchange rate for the period 29 August 2013 to 2 June 2014 is 1 US\$ - ₹61.72. Considering the differential port dues viz. the difference between the rate collected by the port at US\$ 0.377 vis-à-vis the then prevailing port dues of NMPT at US\$ 0.143 GRT as approved in the interim and final Order, and the total GRT for 53 vessels and applying the average exchange rate for the period 29.08.2013 to 02.06.2014 at 1US\$ = ₹61.72, the excess revenue collected by port works out to ₹5.96 crores and not ₹29.59 crores stated by port which relates to vessel related charges as a whole. A working in this regard is tabulated below:

No. of vessels for the period 29.08.2013 to 02.06.2014 as furnished by the port	Total GRT (53 vessels * avg GRT/ vessel 77867)	Provisional Port Dues proposed by NMPT vide its email dated 2.4.2014 as per COPT rate US\$ /GRT	Provisional Port Dues approved as per Order No.TAMP/17/ 2014-NMPT dated 20.5.2014 (Interim Order) US\$ / GRT	Difference in rate (in US\$)	Differential in terms of revenue collection by port for the period 29.08.2013 to 02.06.2014 (US\$ 0.234* ₹61.72 * 4126951 GRT)
53	4126951	0.377	0.143	0.234	59603407
Differential revenue from port dues (₹ in crores)					5.96

[Note: Since the calculation is based on average GRT, the amount of ₹5.96 crores is subject to change as per the actual GRT of 53 vessels. ₹5.96 crores is only an indicative amount.]

- (v). As regards the point made by the NMPT that refund claimed by users is causing hardship to the port, it is relevant to state that the mandate of this Authority is to fix the Scale of Rates of the Major Port Trusts and BOT operators operating there at. The interim as well as final Order elaborately deals with the approval granted by this Authority as regards port dues.

As can be seen from the analysis on the grounds of NMPT for review of the Port Dues approved by this Authority in the interim Order, there is no error apparent on record pointed out by the NMPT to review the interim Order as regards Port dues.

The MRPL in the current exercise has stated that the May 2014 interim Order is in order. The KCCI, the MRPL and the MSAA have requested this Authority to direct the NMPT to refund the excess amount collected by the port. As rightly stated by the MSAA and the KCCI the review application of the NMPT to review the rate of Port dues approved in the interim Order has mainly emerged on account of refund arising due to non application of rates by the port as per the interim Order of this Authority. Refund matter completely falls under the domain of the concerned port Trust.

- (viii). The review application of NMPT originally sought that the Port Dues of US\$ 0.143 per GRT approved by this Authority in the interim Order from the date of commencement of operations till the date to interim Order was passed i.e. from 29 August 2013 to 19 May 2014 may be reviewed and approved at the COPT adopted rate of US\$ 0.3777 per GRT as proposed by the port. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 27 January 2017 has requested this Authority to allow NMPT to adopt rate of USD 0.332 per GRT for port dues from August 2013 and amend the Interim Order and consequent Final Order accordingly.

The Port dues of US\$ 0.332 was approved by this Authority under Tariff Policy of 2015. Therefore, this rate cannot be applied retrospectively from 29 August 2013 when a rate of Port dues at US\$ 0.143/ GRT was in force which was fixed following the applicable tariff guidelines of 2005.

- (ix). The port has quoted part of para 16(xi) of the Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 2 July 2015 relating to fixation of final rate for SPM operations and stated that the point made by this Authority in the final Order passed that *"though in terms of percentage there appears to be gap a working of revenue estimation for a year at the provisional rates and at the rates approved by this Authority based on the vessel traffic of 66 nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the calculation shows that the variations in absolute terms is not significant as to cause hardship to the port"* is not correct.

While approving the final rate for SPM, it has been stated in the said para of the Order that the final wharfage rate and port dues approved by this Authority for SPM operations are same as approved in the tariff approved provisionally in May 2014. The only difference in the provisional rate and final rate is in respect of pilotage fee and pull back charges both of which fall under vessel related operations at the SPM. As regards pilotage fee, the said para of the Order states that rate approved is found to be 41.00% lower than the provisional rates and for pull back operations it is 104.54% higher than the provisional rates approved by this Authority in May 2014 Order. Though in terms of percentage there appeared to be gap, a working of revenue estimation for a year at the provisional rates and at the rates approved based on the vessel traffic of 66 Nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the calculation showed that the variations in absolute terms is not significant as to cause hardship to the port. The port, while making the statement that it is incorrect, has not substantiated it with figures. A detailed statement showing the provisional rates and the rates approved in the Order dated July 2015, and the revenue estimate based on the vessel traffic of 66 Nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the July 2015 Order which shows that the variations in absolute terms is not significant as to cause hardship to the port in this regard is attached as **Annex**.

- (x). (a). There is one another point made by the NMPT which is not related to fixation of interim and final rates for SPM operations approved in May 2014 and July 2015 Orders, which is dealt below:

The NMPT, referring to the Order passed in February 2016 under Tariff Policy 2015 for general revision of its Scale of Rates, has stated that indexation should be equally applicable for the fixation of final rate of SPM also, since the proposal submitted to TAMP was based on 2013-14 actuals. The port has requested this Authority to pass modified order by indexing the fixation of final rate for SPM by 6% for the year 2014-2015 and again by 3.82% for the year 2015-2016.

This matter is not relevant to the interim Order passed by this Authority for SPM for which the port has filed the review application. However, it is to state that as per the Tariff Policy 2015, the Port has to estimate the Annual Revenue Requirement based on the actual (admissible) expenditure for the years 2011-12 to 2013-14 + 16% Return. As per the said Tariff Policy 2015, the port has the flexibility to draw its own SOR within the estimated ARR. As brought in the table in para 18(v) of the General revision Order dated 27 February 2016, the Annual Revenue Requirement has been assessed based on 2011-12 to 2013-14 actuals. The estimated ARR has then been indexed by 6% for the year 2014-15 and 3.82% for the year 2015-16 and the indexed ARR is ₹353.13 crores. Since the general Scale of Rates under Tariff Policy 2015 was fixed in February 2016, the indexation in the ARR was already captured for the three years, covering the year 2013-14. The port has drawn the SOR which includes rates for SPM. The revenue estimated by the port at proposed rates is at ₹350.19 crores which has been considered as proposed by the port. Thus, the matter of indexation referred by the port has already been captured in the ARR. As regards indexation in SPM tariff it will be governed by the relevant para 16(xxi) of the general revision Order which is linked to performance standards.

- (b). One another point made by NMPT is that this Authority, in its final order dated 2 July 2015 has prescribed the validity of the rates approved for SPM operations co-terminus with the validity of general scale of rates to be revised and the said tariff for SPM will be reviewed in future along with the general revision of the SOR of the

port. The port has said the said order of the TAMP is totally unfair and causes grave hardship and injustice to the port.

In Para 16(xii) of the July 2015 Order this Authority, for reasons stated, has prescribed the validity of the rates for SPM co-terminus with the validity of the general scale of rates to be revised by this Authority so that this tariff can be reviewed in future along with the general revision of the SOR of the NMPT at one go. The general revision Order revising the SOR of the NMPT was approved by this Authority vide Order No.TAMP/22/2015-NMPT dated 27 February 2016 wherein the proposal of Port to revise the port dues for SPM to US\$0.332/ GRT/ entry as proposed for other vessel category was approved as proposed by the port in line with the decision of this Authority in July 2015 Order. As regards Pilotage fee and Pull back operations for SPM, the proposal of the port was approved in toto. The NMPT has always been admitted admissible cost plus 16% return as per Tariff Guidelines of 2005 or 2015. Hence, the point made by NMPT about hardship and injustice to the port has no basis.

20. In view of the detailed analysis on the contentions of NMPT given above, there is no merit found in the review application filed by the NMPT to review the rate of port dues approved by this Authority in the interim Order or for that matter in the final Order. The review application has arisen mainly on account of refund claims made by users/ user association on account of the reported excess collection made by the port.

21. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, the request made by the NMPT in its review application dated 12 October 2015 to review the rate of Port dues for SPM approved by this Authority at US\$ 0.143/ GRT in interim Order dated 20 May 2014 and final Order dated 24 June 2015 is not agreed to by this Authority.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./284/17]

Annex

Statement of revenue estimate for tug hire and pilotage approved in the interim Order and final order of July 2014

Sr. No.	Particulars	No. of vessels as considered in final Order	Total GRT as considered in final Order	Order No. TAMP/17/2014-NMPT dated 20.5.2014		Rate approved by TAMP		Increase / Decrease (in %)
				Provisional rate	Revenue estimate at provisional rate	Rate approved in the final Order US\$/ GRT	Revenue estimate at final rate	
I.	Pilotage fee							
(a)	Estimate for Total no of vessels and GRT as considered in the final Order	66	5130000	0.4259	138760903.17	0.2515	81940284.45	-74.85%
(b)	Total revenue estimate from pilotage (Rs. In crores)				13.88		8.19	-40.95%
II	<u>Tug hire revenue estimation</u>							

Sr. No.	Particulars	No. of vessels as considered in final Order	Total hours as considered in final Order	Provisional rate US\$/ tug hour	Revenue estimate at provisional rate	Rate approved in the final Order US\$/ tug hour	Revenue estimate at final rate	Increase / Decrease (in %)
(a)	Tug hire charges							
(b)	Estimate for revenue from tug hire charge for total tug hours as considered in the final Order	66	1690.50	606.56	6,51,22,498.58	1240.63	13,31,99,097.57	104.54%
(c)	Total Revenue estimate from tug hire (Rs. in crores)				6.51		13.32	
III	Total Revenue estimate from Foreign going vessel from pilotage fee and tug hire charge from SBM vessels (Rs. in crores)				20.39		21.51	5.52%
IV	Difference in revenue as per rates approved in interim Order and final Order (Rs. in crores)						1.13	